

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 17.9.2010
KOM(2010) 475 v konečnom znení

2010/0253 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

SEK(2010) 1043

SEK(2010) 1042

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Súvislosti

Železničná doprava zažila veľký rozkvet v priebehu 19. storočia a v prvej polovici 20. storočia. S narastajúcou popularitou cestnej a leteckej dopravy od 70. rokov 20. storočia však začala upadať. Európske spoločenstvo v snahe zastaviť tento trend prijalo viacero legislatívnych opatrení zameraných na oživenie záujmu o železnice postupným vytváraním „jednotného európskeho železničného priestoru“. V prvom železničnom balíku, ktorý Komisia predstavila v roku 1998 a prijala na konci roku 2000, naznačili vnútroštátni aj európski tvorcovia politiky svoj úmysel reformovať regulačný rámec s cieľom zabezpečiť integráciu sektora železničnej dopravy na európskej úrovni a umožniť mu čeliť konkurencii iných druhov dopravy za čo možno najlepších podmienok.

Prvý železničný balík tvoria tri smernice:

- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001¹, ktorá zmenila a doplnila predtým platnú smernicu Rady z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva²,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001³, ktorá zmenila a doplnila predtým platnú smernicu Rady z 27. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom⁴, a
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideliťovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry⁵.

Nadobudnutie účinnosti týchto smerníc v roku 2003 malo ďalekosiahly vplyv na spôsob podnikania v oblasti železničnej dopravy v Európskej únii (EÚ). Dominujú v nej dvaja rozdielni aktéri – železničné podniky a manažéri infraštruktúry. Železničné podniky licencované v súlade s kritériami EÚ by mali mať možnosť prístupu k železničnej infraštruktúre za spravodlivých a nediskriminačných podmienok, ako aj možnosť poskytovať

¹ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1, zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164), smernicou Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344), smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44) a Aktom o podmienkach prístupu Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (Ú. v. EÚ L 236, 23.9.2003, s. 33).

² Smernica Rady 91/440/EHS (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).

³ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26, zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16).

⁴ Smernica Rady 95/18/ES (Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70).

⁵ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29, zmenená a doplnená rozhodnutím Komisie 2002/844/ES z 23. októbra 2002 (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30), smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

celoeurópske služby. Manažéri infraštruktúry môžu spoplatniť používanie svojich sietí a musia zaistiť minimálnu úroveň služby vrátane prístupu k určitým zariadeniam. V smerniciach sa vymedzujú prístupové práva súvisiace s poskytovaním služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a ochranné opatrenia, pokiaľ ide o riadenie železničných podnikov v záujme zabezpečenia nediskriminačného prístupu konkurentov k sieti. Smernice poskytujú aj usmernenia týkajúce sa spôsobu, akým by sa mali zriaďovať nezávislé vnútroštátne regulačné orgány v oblasti železničnej dopravy s cieľom zaistiť nediskriminačný prístup a monitorovať hospodársku súťaž na trhoch so službami železničnej dopravy.

Vďaka tomuto novému regulačnému rámcu sa sektoru železničnej dopravy podarilo stabilizovať objem prepravy a v niektorých členských štátoch získať späť trhovú podiel z ciest. Pred začiatkom krízy došlo aj k spomaleniu znižovania zamestnanosti. Nárast objemu železničnej nákladnej dopravy z pohľadu prepravených ton v priebehu uplynulých rokov však nebol dostatočne výrazný na to, aby bolo možné získať späť trhovú podiel vo výške 2,3 percentuálneho bodu, k strate ktorého došlo v rokoch 1995 až 2003. Pri pokračovaní tohto trendu sa celkový podiel železničnej nákladnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy nezvyší. V prípade železničnej osobnej dopravy nedošlo počas uplynulých troch desaťročí k až takému významnému poklesu ako v nákladnej doprave. Podiel železničnej dopravy na celkovom objeme na trhu s osobnou dopravou klesol v EÚ-15 z 10,2 % v roku 1970 na 6,1 % v roku 2003 (vo vyjadrení na osobokilometre). V EÚ-27 sa podiel železničnej osobnej dopravy znížil z 6,6 % v roku 1995 na 5,9 % v roku 2003. Odvtedy došlo k miernemu oživeniu a stabilizácii.

Súčasná hospodárska situácia zhoršuje slabú výkonnosť trhu so železničnou dopravou. Služby nákladnej dopravy (vrátane železničnej) nedávno zasiahol pokles činnosti (v rozmedzí od 20 % do 50 % v závislosti od trhového segmentu) a došlo aj k spomaleniu činnosti v oblasti služieb osobnej dopravy. Zainteresované strany naznačili, že národné plány oživenia nevytvárajú investície tak rýchlo, ako sa očakávalo, a že treba počítať s významným poklesom pracovných miest, a to najmä v sektore nákladnej dopravy.

1.2. Problémy, ktoré sa majú riešiť

Prekážkou rozvoja sektora železničnej dopravy a jeho schopnosti reálne konkurovať iným druhom dopravy sú aj naďalej závažné problémy týkajúce sa a) neprimeraného financovania a stanovovania cien v oblasti infraštruktúry, b) pretrvávajúcich prekážok pri hospodárskej súťaži a c) chýbajúceho vhodného regulačného dohľadu.

- a) Úroveň investícií do rozvoja a údržby železničnej infraštruktúry ostáva v mnohých členských štátoch naďalej nepostačujúca. V mnohých prípadoch pokračuje pokles kvality existujúcej infraštruktúry. Nedostatok investícií na vnútroštátnej úrovni je sčasti spôsobený neexistenciou jasných investičných plánov a dlhodobých stratégií. Nedostatočná údržba, pomalá modernizácia a nárast problematických miest v rámci siete majú priamy vplyv na železničné podniky, ktoré nedokážu držať krok s inými druhmi dopravy a prilákať investície. Túto situáciu ďalej sťažuje neprimeraná úroveň a štruktúra poplatkov za prístup k infraštruktúre v mnohých členských štátoch.
- b) Hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi obmedzujú rôzne faktory. Nedostatočná transparentnosť trhových podmienok a nedostatky vo fungovaní inštitucionálneho rámca aj naďalej sťažujú situáciu novým subjektom pri poskytovaní konkurencieschopných služieb železničnej dopravy. Ďalším dôležitým faktorom je pretrvávajúca diskriminácia, ktorej čelia nové subjekty v súvislosti so

získaním prístupu k službám týkajúcim sa železničnej dopravy. Tieto služby často vlastní a prevádzkujú etablované železničné podniky. Diskrimináciu možno pozorovať aj v podmienkach prístupu k infraštruktúre (pridelovanie a spoplatňovanie trás).

Uvedené problémy ešte znásobujú ťažkosti, ktorým čelia regulačné orgány pri výkone svojich povinností v oblasti dohľadu, a to najmä s cieľom zabezpečiť nediskrimináciu medzi železničnými podnikmi a dohliadať na to, či sa riadne uplatňujú princípy spoplatňovania alebo či sa v plnej miere dodržiava princíp oddelenia výkazov. Tieto ťažkosti sú často spôsobené nedostatočným počtom kvalifikovaných zamestnancov a iných zdrojov. V niekoľkých prípadoch predstavuje prítťažujúci faktor nedostatočná miera nezávislosti od manažérov infraštruktúry, etablovaný železničný podnik alebo ministerstvo, ktoré uplatňuje vlastnícke práva voči etablovanému prevádzkovateľovi.

Úplné vykonávanie platných právnych predpisov prispeje v značnej miere k riešeniu týchto problémov. Komisia sa z tohto dôvodu rozhodla zaistiť presadzovanie platných právnych predpisov začatím konaní vo veci porušenia proti členským štátom, ktoré ich transponovali nesprávne alebo neúplne.

V súčasnom regulačnom rámci však existujú nedostatky, nejednoznačnosti a medzery, ktoré sa musia vyriešiť v záujme splnenia všetkých pôvodných cieľov právnych predpisov. Komisia považuje prepracovanie prvého železničného balíka za jeden zo spôsobov, ako to dosiahnuť.

2. CIELE NÁVRHU

2.1. Všeobecné ciele

Hlavným cieľom dopravnej politiky EÚ je vybudovať vnútorný trh, a to rozvíjaním spoločných politík, aby sa dosiahla vysoká miera konkurencieschopnosti a aby sa podporil harmonický, vyvážený a udržateľný rozvoj hospodárskych činností. Návrh prepracovaného znenia prvého železničného balíka, ktorý dopĺňa a posilňuje existujúce opatrenia prijaté na úrovni EÚ v sektore železničnej dopravy, prispeje k dosiahnutiu tohto cieľa tým, že uľahčí integráciu a rozvoj európskeho trhu so službami železničnej dopravy.

Vytvorenie skutočne vnútorného trhu má kľúčový význam z hľadiska oživenia sektora železničnej dopravy, pretože pomôže posilniť konkurencieschopnosť služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, čím zároveň zvýši ich atraktívnosť a podiel na využívaní rôznych druhov dopravy. Vzhľadom na vyššiu energetickú efektívnosť železničnej dopravy (najmä v porovnaní s cestnou dopravou) bude presun v rámci druhov dopravy z ciest na železnice viesť k zníženiu emisií CO₂ a iných znečisťujúcich látok.

2.2. Horizontálne ciele

Komisia sa pri svojej činnosti neustále zameriava na plnenie cieľa zjednodušiť, objasniť a aktualizovať regulačné prostredie v Európe. So zreteľom na tento prierezový, strategický cieľ uskutočňuje Komisia rozsiahly program lepšej tvorby práva a snaží sa tak dosiahnuť pokrok pri plnení stratégie Európa 2020.

Zjednodušenie právnych predpisov prostredníctvom konsolidácie a zlúčenia predstavuje prvý horizontálny cieľ, o ktorý sa opiera táto iniciatíva týkajúca sa prepracovaného znenia. Pri dosahovaní tohto cieľa by pomohlo odstránenie existujúcich krížových odkazov na tri

smernice prostredníctvom zmeny štruktúry a ich zlúčenia do jedného kódexu prístupu k železničnej infraštruktúre a službám.

V druhom rade, Komisia je toho názoru, že **objasnením** niektorých ustanovení právnych predpisov týkajúcich sa prístupu k železničnej infraštruktúre a službám by sa uľahčila riadna transpozícia a efektívne vykonávanie práva Európskej únie vo všetkých členských štátoch. Ako už bolo uvedené, niektoré ustanovenia prvého železničného balíka sú nejednoznačné a nevymedzujú dostatočne prostriedky vykonávania.

Napokon, je potrebné **aktualizovať** právne predpisy odstránením zastaraných ustanovení (ktoré boli historicky významné pred úplným otvorením trhu a možno ich uplatňovať v súvislosti s tradičným zlúčením prevádzkovateľa a manažéra infraštruktúry) a zavedením nových ustanovení, ktoré primeranejšie zodpovedajú podmienkam fungovania trhu v súčasnosti (napríklad v súvislosti s novými subjektmi alebo infraštruktúrou v úplnom alebo čiastočnom vlastníctve štátu).

2.3. Osobitné ciele

Navrhované prepracované znenie prvého železničného balíka zahŕňa a) primerané financovanie a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry, b) podmienky hospodárskej súťaže na trhu so železničnou dopravou a c) organizačné reformy potrebné na zaistenie primeraného trhového dohľadu.

- a) Prvým súborom cieľov navrhovaného prepracovaného znenia je zaistiť primerané, transparentné a udržateľné financovanie infraštruktúry a vďaka lepšej predvídateľnosti rozvoja infraštruktúry a lepším podmienkam prístupu uľahčiť investovanie zo strany železničných podnikov spolu s primeranejšou úrovňou a štruktúrou poplatkov za infraštruktúru, zvýšiť konkurencieschopnosť prevádzkovateľov v železničnej doprave v porovnaní s inými druhmi dopravy a prispieť k internalizácii environmentálnych nákladov.
- b) Druhým súborom cieľov je predchádzať narušeniu hospodárskej súťaže, ku ktorému dochádza v dôsledku využívania verejných finančných prostriedkov na obchodné činnosti, zamedziť zhromažďovaniu citlivých obchodných informácií etablovanými subjektmi a ich zneužívaniu proti ich prípadným konkurentom, odstrániť konflikty záujmov pri riadení služieb týkajúcich sa železničnej dopravy a posilniť ich dostupnosť pre nové subjekty, ako aj zvýšiť transparentnosť trhu v záujme zaistenia účinnej hospodárskej súťaže.
- c) Pokiaľ ide o regulačný dohľad, cieľom navrhovaného prepracovaného znenia je zabezpečiť, aby boli regulačné orgány schopné účinne vykonávať svoje povinnosti, a to vďaka posilnenej nezávislosti, rozšíreným právomociam a dodatočným prostriedkom, ktoré budú mať k dispozícii.

3. URČENIE NAVRHOVANÝCH ÚPRAV

3.1. Predbežný prieskum

Komisia na základe rozsiahleho výskumu a hodnotenia určila škálu opatrení, ktoré by prípadne mohli prispieť k plneniu každého z cieľov uvedených v predchádzajúcej časti. Komisia na základe štúdií realizovaných v priebehu niekoľkých rokov⁶ a pri zohľadnení vstupných informácií od zainteresovaných strán určila 37 opatrení. Výsledkom dôkladného predbežného preskúmania týchto 37 opatrení bol výber balíka 26 opatrení. Proces predbežného preskúmania zahŕňal dva kroky – prvým bolo zohľadniť výsledky konzultácie so zainteresovanými stranami a druhým vykonať nezávislé posúdenie opatrení na základe piatich kritérií (účinnosť, časový rámec vykonávania, efektívnosť, uskutočniteľnosť z administratívneho hľadiska a súlad s existujúcim právnym rámcom).

3.2. Externá expertíza a konzultácia so zainteresovanými stranami

V nadväznosti na rozhodnutie vykonať posúdenie vplyvu iniciatívy prepracovať znenie prvého železničného balíka bola v kontexte rámcovej zmluvy GR pre dopravu s ref. číslom TREN/A2/143-2007 týkajúcej sa posúdenia a hodnotenia vplyvu zadaná externá štúdia poradenskej firme PriceWaterhouseCoopers (PWC).

V kontexte tejto externej štúdie zrealizovanej PWC sa uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami z takmer 380 organizácií z EÚ-25 (EÚ-27 bez Cypru a Malty, ktoré nemajú železnice). Zainteresované strany mali uviesť konkrétne prekážky, ktoré z ich pohľadu sťažujú úplné otvorenie trhu so službami medzinárodnej železničnej dopravy a rozvoj služieb týkajúcich sa železničnej dopravy. Zainteresované strany boli navyše vyzvané, aby určili oblasti právneho rámca EÚ, ktoré by bolo možné vylepšiť, a aby vyjadrili svoj názor na prípadnú účinnosť plánovaných opatrení.

3.3. Posúdenie vplyvu

Komisia na základe uvedenej externej štúdie a záverov vyplývajúcich z procesu konzultácie so zainteresovanými stranami uskutočnila kvantitatívne a kvalitatívne posúdenie vplyvu celého balíka predbežne vybraných opatrení. V rámci tohto posúdenia sa preskúmali alternatívne možnosti pre nové opatrenia zamerané na aktualizáciu existujúceho regulačného rámca, pokiaľ už neboli predmetom predchádzajúceho posúdenia vplyvu.

3.4. Subsidiarita

Problémy týkajúce sa sektora železničnej dopravy zahŕňajú nadnárodné aspekty, ktoré si vyžadujú prijatie opatrení na úrovni EÚ. Nedostatočná koordinácia pri spolupráci medzi členskými štátmi a inými aktérmi znižuje efektívnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zároveň vedie k riziku, že sa doprava presunie zo železníc na cesty, čo by malo za následok zvýšenú mieru preťaženia a znečistenia. Cieľ objasniť regulačný rámec pre prístup na trh so službami železničnej dopravy v záujme zjednodušenia vstupu na tento trh a hospodárskej súťaže, ako aj rozvíjania trhov so službami železničnej dopravy vrátane služieb súvisiacich so

⁶ Ide najmä o správu Komisie o vykonávaní prvého železničného balíka (citovanú v texte), oznámenie Komisie o monitorovaní vývoja na trhu so železničnou dopravou, štúdie o viacročných zmluvách a službách týkajúcich sa železničnej dopravy.

zabezpečením železničnej dopravy možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie ako na úrovni samotných členských štátov.

4. POZNÁMKY K HLAVNÝM NAVRHOVANÝM ZMENÁM

4.1. Oddelenie výkazov (článok 6)

Novými ustanoveniami sa objasňuje oddelenie výkazov železničných podnikov potrebné s cieľom zabezpečiť primeranú mieru transparentnosti. Zavádza sa v nich povinnosť mať osobitné výkazy pre činnosti, ktoré legálne využívajú monopolné postavenie, a pre činnosti, ktoré sú predmetom hospodárskej súťaže. Toto opatrenie je ochranným opatrením proti tomu, aby sa verejné finančné prostriedky vyhradené na neziskové činnosti nepresúvali na dotovanie obchodných činností, a je tak opatrením nevyhnutným na predchádzanie narušeniu hospodárskej súťaže.

4.2. Nezávislosť základných funkcií (článok 7)

Navrhovaným vypustením sa odstraňuje možnosť zveriť železničným podnikom vyberanie poplatkov za železničnú infraštruktúru. Toto opatrenie by prispelo k spravodlivej hospodárskej súťaži tým, že by zabránilo určitým železničným podnikom (etablované subjekty) v získaní prístupu k citlivým obchodným informáciám o špecifikáciách vlakovej trasy z faktúry konkurenčných železničných podnikov (nové subjekty). Opatrenie poskytuje aj ďalší stimul z hľadiska riadneho a nediskriminačného finančného riadenia infraštruktúry.

4.3. Stratégia rozvoja infraštruktúry (článok 8)

Na základe tohto článku budú členské štáty povinné uverejňovať strednodobé až dlhodobé stratégie rozvoja sektora železničnej dopravy, ktoré umožňujú uspokojovať budúce potreby v oblasti mobility a ktoré vychádzajú z princípu riadneho a udržateľného financovania systému železníc. Bude stimulom pre investície s dlhým životným cyklom, o ktoré sa opiera sektor železničnej dopravy. Dlhodobé záväzky sú potrebné z hľadiska prilákania nových aktérov na trh a rozvíjania nových služieb.

4.4. Služby týkajúce sa železničnej dopravy (článok 13)

Navrhované zmeny sa vzťahujú na modernizáciu služieb týkajúcich sa železničnej dopravy a sú dvojakého charakteru.

V prvom rade sa zavádzajú požiadavky na nezávislosť (t. j. z hľadiska právnej formy, organizácie a rozhodovacích právomocí) pri riadení servisných zariadení a zabezpečovaní železničnej dopravy, a to s cieľom odstrániť konflikty záujmov medzi poskytovateľmi služieb týkajúcich sa železničnej dopravy alebo vlastními servisných zariadení na jednej strane a etablovanými železničnými podnikmi na strane druhej. Toto opatrenie pomôže zabezpečiť nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam.

Druhým opatrením navrhovaným v článku 13 je zavedenie ustanovení o zásade využitia alebo straty týkajúcich sa riadenia servisných zariadení poskytujúcich služby týkajúce sa železničnej dopravy. Ak sa servisné zariadenie nepoužíva, jeho vlastník ho musí dať k dispozícii inej zainteresovanej strane (na prenájom alebo lízing). Týmto opatrením sa zvyšuje počet dostupných zariadení na trhu tým, že sa predchádza problémom umelého presýtenia.

4.5. Cezhraničné dohody (článok 14)

Navrhované opatrenia objasňujú všeobecné zásady týkajúce sa cezhraničných dohôd medzi železničnými podnikmi, medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami. Obsahujú aj ustanovenia o postupoch oznamovania a spolupráce umožňujúcich Komisii, aby zabezpečila súlad dohôd s právom Európskej únie.

4.6. Monitorovanie trhu (článok 15)

Cieľom je objasniť, že úlohy Komisie v súvislosti s monitorovaním trhu so službami železničnej dopravy budú zahŕňať položky ako investície do železničnej infraštruktúry, vývoj cien, kvalitu služieb železničnej dopravy a záväzky služby vo verejnom záujme v prípade železničnej osobnej dopravy a že členské štáty musia z tohto dôvodu poskytovať Komisii príslušné údaje, tak ako sa podrobne uvádza v novej prílohe IV. Toto opatrenie pomôže určiť problematické miesta na trhu so službami.

4.7. Uverejnenie podmienok používania siete (článok 27)

V navrhovaných ustanoveniach sa objasňujú vhodné spôsoby a prostriedky na uverejnenie podmienok používania siete manažérmi infraštruktúry. Uverejnením podmienok používania siete v ďalšom úradnom jazyku EÚ a v elektronickej forme na portáli Európskej železničnej agentúry (ERA) sa zvýši dostupnosť podmienok používania siete, čím sa zlepši aj transparentnosť.

4.8. Informácie o systémoch spoplatňovania (článok 29)

V záujme zvýšenia transparentnosti pri využívaní verejných finančných prostriedkov sa navrhuje, aby sa požadovalo uverejňovanie spoplatňovacích rámcov a pravidiel členských štátov v podmienkach používania siete.

4.9. Zmluvy medzi príslušnými orgánmi a manažérmi infraštruktúry (článok 30)

V navrhovaných zmenách sa opisuje proces vypracovávania a riadenia zmluvných dojednaní medzi vnútroštátnymi príslušnými orgánmi a manažérmi infraštruktúry v súvislosti s nákladmi na infraštruktúru a prístupovými poplatkami. Ide najmä o regulačný orgán, ktorý sa splnomocňuje na posúdenie primeranosti plánovaného strednodobého až dlhodobého rozpočtového balíka pre výstupné špecifikácie infraštruktúry na vysokej úrovni na to isté obdobie (výkonnostné ciele). Takýmto nezávislým posúdením možno znížiť riziko, že etablované železničné podniky zneužijú svoju politickú moc, aby ovplyvnili dohody.

4.10. Princípy spoplatňovania (článok 31)

Obsah článku 31 sa upravuje tak, aby zaviedol dve osobitné opatrenia:

Prvé opatrenie súvisí s diferenciáciou poplatkov za traťový prístup na základe charakteristík súvisiacich s emisiami hluku, ktorými sa vyznačujú koľajové vozidlá vytvárajúce vlak. Toto opatrenie bude predstavovať jednoznačný stimul na modernizáciu infraštruktúry, a najmä na investovanie do udržateľnejších technológií využívaných v železničnej doprave.

V záujme zvýšenia transparentnosti poplatkov sa objasňuje, že poskytovatelia služieb musia poskytovať aj informácie o poplatkoch za služby týkajúce sa železničnej dopravy, ktoré majú uverejniť manažéri infraštruktúry vo svojich podmienkach používania siete.

4.11. Výnimky z princípov spoplatňovania (článok 32)

V záujme lepšieho zosúladenia vnútroštátnych režimov spoplatňovania traťového prístupu sa navrhuje zavedenie spoločných kritérií na identifikáciu „trhových segmentov“, v rámci ktorých by sa za príslušné dopravné služby prípadne platili príplatky. Predmetné kritériá sa uvádzajú v prílohe VIII bode 3.

S cieľom skrátiť prechodné obdobie, počas ktorého sú trate vybavené národnými systémami návštenia aj Európskym systémom riadenia vlakov (ETCS), a tým obmedziť náklady na údržbu infraštruktúry, sa navrhuje znížiť poplatky za prístup k infraštruktúre v prípade vlakov vybavených ETCS.

4.12. Spolupráca manažérov infraštruktúry (článok 37)

Pokiaľ ide o pridelenie kapacity infraštruktúry podľa článku 40, v novom článku 37 sa navrhuje zaviesť nové opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby manažéri infraštruktúry spolupracovali pri zavádzaní systémov spoplatňovania v rámci viacerých sietí.

4.13. Regulačné orgány (článok 55)

Navrhuje sa aktualizovať ustanovenia o nezávislosti regulačných orgánov jednoznačným nariadením, že musia byť nezávislé od akéhokoľvek iného verejného orgánu. Zabezpečením nezávislosti regulačných orgánov, a to najmä od verejného orgánu, ktorý má vlastnícke práva voči etablovanému železničnému podniku, sa zníži riziko konfliktu záujmov, a tým sa posilní ich kapacita a dôveryhodnosť v oblasti dohľadu.

4.14. Funkcie regulačných orgánov (článok 56)

Tri opatrenia navrhované v článku 56 zahŕňajú rozšírenie právomocí regulačných orgánov. 1) Ich právomoci sa budú explicitne vzťahovať na rozhodnutia o prístupe k službám týkajúcim sa železničnej dopravy a o ich spoplatňovaní, pričom tieto rozhodnutia majú kľúčový význam pri zabezpečovaní vstupu na trh a spravodlivej hospodárskej súťaže. 2) S cieľom zlepšiť oddelenie výkazov, zabrániť tomu, aby sa verejné finančné prostriedky vyhradené na neziskové činnosti nepresúvali na dotovanie obchodných činností, a tým predchádzať nespravodlivej hospodárskej súťaži, budú mať regulačné orgány takisto právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity v železničných podnikoch a u manažérov infraštruktúry, aby overili dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení výkazov. 3) Napokon, s cieľom umožniť regulačným orgánom účinnejšie fungovanie im majú manažéri infraštruktúry poskytovať údaje o nákladovom účtovníctve v súhrnnom a štandardizovanom formáte ako „regulačné výkazy“.

4.15. Spolupráca regulačných orgánov (článok 57)

V záujme posilnenia cezhraničnej spolupráce a zlepšenia podmienok prístupu na trh budú regulačné orgány spolupracovať pri prijímaní rozhodnutí o otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnými službami. V tomto kontexte musí proces rozhodovania umožniť regulačným orgánom včasnú výmenu informácií.

4.16. Klasifikácia služieb týkajúcich sa železničnej dopravy (príloha III)

Vymedzením používania elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu ako súčasť minimálneho prístupového balíka by sa zabezpečilo, aby takéto služby podliehali

požiadavkám nediskriminácie. Povinnosť uvádzať oddelene poplatky za používanie elektrického napájacieho zariadenia a za trakčný prúd zvýši transparentnosť nákladov za prevádzku siete, čo manažérov infraštruktúry viac stimuluje k tomu, aby obmedzovali náklady na poskytovanie infraštruktúry.

4.17. Obsah podmienok používania siete (príloha VI)

Opatrenia navrhnuté v prílohe VI objasňujú obsah podmienok používania siete v záujme zvýšenia ich účinnosti a posilnenia transparentnosti v rámci trhu so službami železničnej dopravy. V nových ustanoveniach sa nariaďuje, že manažéri infraštruktúry musia uverejniť najmä 1) vzorový formulár žiadosti o kapacitu, 2) podrobné informácie o postupoch pridelenia medzinárodných vlakových trás, 3) informácie týkajúce sa žiadosti o železničnú licenciu a bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave, 4) informácie týkajúce sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu na trh a 5) informácie o prístupe k servisným zariadeniam poskytujúcim služby týkajúce sa železničnej dopravy (nad rámec informácií o tarifách, ktoré sa vyžadujú v súčasnosti).

4.18. Zmluvné dojednania (príloha VII)

V novej prílohe VII sa objasňuje obsah a fungovanie zmluvných dojednaní uvedených v článku 30 s cieľom stimulovať zavádzanie dlhodobých stratégií rozvoja železníc.

4.19. Požiadavky na náklady a poplatky súvisiace so železničnou infraštruktúrou (príloha VIII)

V záujme podpory riadneho a udržateľného financovania systémov železníc sa v novej prílohe VIII objasňujú niektoré ustanovenia článku 31. Ako súčasť toho sa uvádzajú 1) náklady, ktoré sa nesmú zahrnúť do výpočtu priamych nákladov na minimálny prístupový balík a služby traťového prístupu (podľa vymedzenia v prílohe III bodoch 1 a 2), a kritériá určovania trhových segmentov, v rámci ktorých by sa za príslušné dopravné služby prípadne platili príplatky, 2) požiadavky na diferenciáciu poplatkov za traťový prístup na základe charakteristík súvisiacich s emisiami hluku, 3) spôsob, akým manažéri infraštruktúry definujú trhové segmenty s cieľom zhodnotiť možnosť zaviesť príplatky a 4) hlavné charakteristiky a všeobecné princípy systémov výkonnosti.

4.20. Regulačné výkazy (príloha X)

V novej prílohe X sa opisuje spoločný štandardizovaný formát na predkladanie regulačných výkazov. Týmto opatrením by sa zabezpečilo, aby regulačné orgány boli schopné podrobne analyzovať informácie od manažérov infraštruktúry a aby sa uľahčil výkon ich úloh v oblasti dohľadu.

↓ 2004/49/ES článok 30 ods. 1
(prispôbené)

2010/0253 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

(text s významom pre EHP)

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁸,

v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓ nový

(1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva⁹, smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom¹⁰ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry¹¹ boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené v rokoch 2004 a 2007. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia a vzhľadom na prepojenie týchto

⁷ Ú. v. [...], [...], s. [...].

⁸ Ú. v. [...], [...], s. [...].

⁹ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

¹⁰ Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.

¹¹ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

právných ustanovení, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 1
(prispôsobené)

- (2) Väčšia integrácia dopravného sektora ☒ Únie ☒ je dôležitým prvkom ☒ dobudovania vnútorného ☒ trhu a železnice sú životne dôležitou časťou dopravného sektora ☒ Únie ☒ ☒ v snahe dosiahnuť udržateľnú mobilitu. ☒
-

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 2
(prispôsobené)

- (3) ☒ Efektívnosť ☒ železničného systému by sa mala zlepšovať, aby sa integrovala do ☒ konkurencieschopného trhu ☒, pričom by sa mali brať do úvahy špeciálne charakteristiky železníc.
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 5
(prispôsobené)

- (4) Regionálna, mestská a prímestská doprava, ☒ ako aj ☒ dopravné činnosti vo forme kyvadlových preprav cez tunel pod ☒ Lamanšským prielivom ☒ ☒ by mali byť ☒ vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
-

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 3
(prispôsobené)

- (5) Aby železničná doprava bola ☒ efektívna ☒ a schopná súťažiť s ostatnými druhmi dopravy, členské štáty ☒ by mali zabezpečiť ☒, aby železničné podniky ☒ mali ☒ štatút nezávislého prevádzkovateľa spravajúceho sa ☒ komerčným spôsobom ☒ a prispôsobujúceho sa potrebám trhu.
-

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 4
(prispôsobené)

- (6) ☒ Aby sa zabezpečil ☒ budúci rozvoj a efektívna ☒ prevádzka ☒ železničného systému, ☒ malo by sa rozlišovať medzi poskytovaním dopravných ☒ služieb a ☒ prevádzkou ☒ infraštruktúry. ☒ Vzhľadom na túto situáciu ☒ je nevyhnutné, aby boli tieto dve činnosti oddelene riadené a mali oddelené ☒ výkazy ☒.
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 2
(prispôsobené)

- (7) Princíp slobody poskytovania služieb ☒ by ☒ sa mal uplatňovať v železničnom sektore, berúc do úvahy špecifické charakteristiky ☒ tohto ☒ sektora.

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 5
(prispôsobené)

- (8) Aby sa posilnila konkurencia pri poskytovaní železničných služieb s cieľom zabezpečiť pre užívateľov viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať všeobecnú zodpovednosť za rozvoj vhodnej železničnej infraštruktúry.
-

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 6
(prispôsobené)

- (9) Pri absencii spoločných pravidiel pridelovania infraštruktúrnych nákladov by členské štáty mali po konzultácii s manažérom infraštruktúry stanoviť pravidlá ustanovujúce železničným podnikom povinnosť platby za použitie železničnej infraštruktúry. Také pravidlá by nemali diskriminovať medzi železničnými podnikmi.
-

↓ 91/440/EHS odôvodnenie 7
(prispôsobené)
→₁ korigendum, Ú. v. ES L 305,
6.11.1991, s. 22

- (10) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry a existujúce železničné podniky vo verejnom vlastníctve alebo verejne spravované železničné podniky mali riadnu finančnú štruktúru pri náležitom zohľadnení pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 8
(prispôsobené)

- (11) Efektívna nákladná doprava, najmä cezhraničná, si vyžaduje opatrenia potrebné na otvorenie trhu.
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 4
(prispôsobené)

- (12) Aby sa zabezpečilo uplatňovanie práv prístupu v celej Únii na jednotnej a nediskriminačnej báze, je vhodné zaviesť licencie pre železničné podniky.
-

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 7
(prispôsobené)

- (13) V prípade trás s medzilahkými zastávkami by sa novým účastníkom trhu malo povoliť, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť, aby boli tieto prepravy hospodársky životaschopnými a aby sa zabránilo znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 8
(prispôsobené)

- (14) Zavedenie nových medzinárodných služieb osobnej dopravy s otvoreným prístupom a s medziľahkými zástavkami by nemalo slúžiť na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale malo by sa zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Hlavným účelom nových služieb by mala byť preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave, a dĺžka prepravy. Posúdenie hlavného účelu služby by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
-

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 9
(prispôsobené)

- (15) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave¹² oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať verejné zákazky na poskytnutie služby, ktoré môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
-

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 10
(prispôsobené)

- (16) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe verejnej zákazky na poskytnutie služby . Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto verejných zákaziek na poskytnutie služby a ak príslušný regulačný orgán uvedený v článku 55 tejto smernice udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali verejnú zákazku na poskytnutie služby .
-

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 12
(prispôsobené)

- (17) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha verejnej zákazky na poskytnutie služby mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté vo verejnej zákazke na poskytnutie služby , vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku , dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhutej novej služby .
-

¹² Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

☒ V súlade s takýmto ☒ posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu členské štáty ☒ môžu ☒ udeliť, upraviť alebo uprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej ☒ služby ☒ medzinárodnej ☒ osobnej ☒ železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom ☒ Únie ☒ a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 13
(prispôbené)

- (18) S cieľom prispieť k prevádzkovaniu ☒ služieb ☒ osobnej dopravy na ☒ trasách ☒, ktoré plnia záväzky služieb vo verejnom záujme, by malo byť umožnené členským štátom splnomocniť relevantné orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky vzťahujúce sa na osobnú dopravu, ktorá patrí do právomoci týchto orgánov. ☒ Tieto ☒ poplatky ☒ by mali ☒ prispievať k financovaniu záväzkov služieb vo verejnom záujme stanovených vo ☒ verejných zákazkách na poskytnutie služby ☒.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 14
(prispôbené)

- (19) Regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkoľvek novej účasti na zadávaní posudzovaných ☒ verejných zákaziek na poskytnutie služby ☒. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce ☒ verejné zákazky na poskytnutie služby ☒.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 16
(prispôbené)

- (20) S cieľom ☒ investovať ☒ do dopravných ☒ služieb ☒, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorýchlostné trate, žiadatelia ☒ potrebujú ☒ právnu istotu s ohľadom na význam rozsiahlych a dlhodobých investícií.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 17
(prispôbené)

- (21) Vnútroštátne regulačné orgány by si mali vymieňať informácie, a ak je to dôležité v jednotlivých prípadoch, koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha ☒ verejnej zákazky na poskytnutie služby ☒. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.

↓ nový

- (22) S cieľom zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi mal by sa robiť rozdiel medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou servisných zariadení. Vzhľadom na túto situáciu je pre tieto dva druhy činnosti potrebné, aby boli riadené nezávisle v samostatných právnych subjektoch. Takáto nezávislosť nemusí

znamenat' zriadenie samostatného orgánu alebo spoločnosti pre každé servisné zariadenie.

↓ 95/18/ES odôvodnenie 9
(prispôsobené)

- (23) ☒ V záujme ☒ zabezpečenia spoľahlivých a primeraných služieb je potrebné ☒ zaistiť ☒ , aby železničné podniky ☒ vždy ☒ spĺňali požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej spôsobilosti a odbornej spôsobilosti.
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 10
(prispôsobené)

- (24) Na ochranu zákazníkov a príslušných tretích strán je dôležité zabezpečiť, aby boli železničné podniky dostatočne poistené na krytie ☒ zodpovednosti ☒ .
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 12
(prispôsobené)

- (25) Od železničného podniku ☒ by ☒ sa ☒ malo ☒ vyžadovať plnenie vnútroštátnych pravidiel a pravidiel ☒ Únie ☒ týkajúcich sa poskytovania železničných služieb uplatňovaných nediskriminačným spôsobom, ktoré sú určené na to, aby zabezpečili podniku, že môže celkom bezpečne ☒ a pri náležitom zohľadnení zdravotných a sociálnych podmienok a práv zamestnancov a spotrebiteľov ☒ pokračovať vo svojej činnosti na špecifických úsekoch trate.
-

↓ 95/18/ES odôvodnenie 14
(prispôsobené)

- (26) Postupy udeľovania, udržiavania a ☒ zmeny a doplnenia ☒ prevádzkových licencií železničných podnikov by mali ☒ byť transparentné v súlade so zásadou ☒ nediskriminácie.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 5
(prispôsobené)

- (27) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre ☒ a k službám týkajúcim sa železničnej dopravy ☒ pre všetky železničné podniky sa všetky informácie požadované s cieľom využiť prístupové práva majú uviesť v podmienkach použitia siete.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 6

- (28) Výsledkom vhodných režimov pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry bude, v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi, lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 7

- (29) Podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry vedie k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 10
(prispôsobené)

- (30) Výsledkom vhodných režimov spoplatňovania železničnej infraštruktúry spojených s vhodnými režimami spoplatňovania ostatnej dopravnej infraštruktúry a v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi by mala byť optimálna rovnováha medzi rôznymi druhmi dopravy na udržateľnom základe .
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 11
(prispôsobené)

- (31) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť spravodlivo a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 16

- (32) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 12

- (33) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 13

- (34) Železničné podniky by mali z režimov pridelovania kapacity dostať jasné a konzistentné signály, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 35
(prispôsobené)

- (35) Každý režim spoplatnenia vysiela ekonomické signály užívateľovi; je dôležité, aby tieto signály pre železničné podniky boli konzistentné a aby ich viedli k racionálnym rozhodnutiam.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 14
(prispôsobené)

- (36) Na zohľadnenie potrieb užívateľov alebo potenciálnych užívateľov kapacity železničnej infraštruktúry pri plánovaní ich obchodov a potrieb zákazníkov a investorov je dôležité, aby manažér infraštruktúry zabezpečil, že pridelovanie kapacity infraštruktúry sa uskutočňuje spôsobom, ktorý odráža nutnosť udržania a zlepšenia úrovne spoľahlivosti služieb.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 15

- (37) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonnosti siete.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 9
(prispôsobené)

- (38) Členské štáty by mali mať možnosť umožniť nákupcom služieb železničnej dopravy priamy vstup do procesu pridelovania kapacity.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 17

- (39) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov, ako aj manažérov infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 18
(prispôsobené)

- (40) Je dôležité ponechať manažérom infraštruktúry z hľadiska pridelovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 19

- (41) V procese pridelovania kapacity sa musí zabrániť tomu, aby rozvoj obchodnej činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo chcú také práva získať, bol obmedzovaný neprimeranými prekážkami.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 21
(prispôsobené)

- (42) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia prípadne zohľadňovať skutočnosť, že rôzne komponenty siete železničnej infraštruktúry boli možno vyvinuté so zreteľom na rôznych hlavných užívateľov.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 23
(prispôsobené)

- (43) ☒ Keďže ☒ rôzni užívatelia a rôzne typy užívateľov budú mať často rôzny vplyv na kapacitu infraštruktúry a potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 24
(prispôsobené)

- (44) Služby ☒ poskytované ☒ na základe ☒ zákazky verejnému orgánu ☒ si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich príťažlivosti pre užívateľov.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 25

- (45) Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity musia brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj jej nedostatok.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 26
(prispôsobené)

- (46) Rôzne horizonty plánovania rôznych typov dopravy ☒ by mali ☒ zabezpečiť uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sú predložené po zostavení ☒ ročného ☒ cestovného poriadku siete.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 28
(prispôsobené)

- (47) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je potrebné overenie využívania kapacity ☒ infraštruktúry ☒ v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia ☒ žiadostí o ☒ kapacitu infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 29
(prispôsobené)

- (48) Z hľadiska ☒ ich ☒ monopolného postavenia ☒ by sa od ☒ manažérov infraštruktúry ☒ malo ☒ vyžadovať overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces prideľovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky užívateľov.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 30
(prispôsobené)

- (49) Nedostatok informácií o ☒ žiadostiach ☒ ostatných železničných podnikov ☒ a ☒ o prekážkach vo vnútri systému môžu sťažiť železničným podnikom ich snahu o optimalizáciu ☒ žiadostí o kapacitu ☒ infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 31
(prispôsobené)

- (50) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov pridelovania tak, aby sa zvýšila príťažlivosť železnice ☒ v doprave ☒, ktorá využíva sieť niekoľkých manažérov infraštruktúry, najmä pri medzinárodnej doprave.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 32

- (51) Je dôležité minimalizovať narušovanie hospodárskej súťaže, ktoré môže nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo medzi rôznymi druhmi dopravy.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 33

- (52) Je žiaduce definovať tie zložky služieb infraštruktúry, ktoré sú pre prevádzkovateľa podstatné, aby mohol poskytovať službu, a ktoré by mali byť poskytované za minimálne prístupové poplatky.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 34
(prispôsobené)

- (53) Sú ☒ potrebné ☒ investície do železničnej infraštruktúry a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažérov infraštruktúry k tomu, aby realizácia primeraných investícií bola ekonomicky výhodná.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 36
(prispôsobené)

- (54) Na vytvorenie primeranej a spravodlivej úrovne ☒ poplatkov za ☒ infraštruktúru musia manažéri infraštruktúry zaznamenávať ☒ a stanoviť ☒ hodnotu svojich aktív a dobre chápať nákladové faktory spojené s prevádzkou infraštruktúry.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 37
(prispôsobené)
⇒ nový

- (55) Je žiaduce zabezpečiť, aby sa pri rozhodovaní ☒ v oblasti dopravy ☒ bral zreteľ na externé náklady ⇒ a aby spoplatnenie železničnej infraštruktúry mohlo prispievať k internalizácii externých nákladov koherentným a vyváženým spôsobom v rámci všetkých druhov dopravy ⇐.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 38
⇒ nový

- (56) Je dôležité zabezpečiť také poplatky vo ⇒ vnútroštátnej a ⇐ medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu; preto by mali byť poplatky za používanie infraštruktúry stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 39
(prispôsobené)

- (57) Celková úroveň nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov. Členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej nákladovej návratnosti. Akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry ☒ by však mal ☒ umožňovať dopravu ☒, ktorá dokáže pokrývať prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady ☒ využívania železničnej siete.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 40
(prispôsobené)

- (58) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol. Z toho dôvodu je potrebné motivovať manažérov infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu ☒ ich ☒ infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 41
(prispôsobené)

- (59) ☒ Rozvoj železničnej dopravy by sa mal dosiahnuť ☒ okrem iného s využitím dostupných nástrojov ☒ Únie ☒ bez ☒ toho, aby boli dotknuté ☒ už stanovené priority.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 42
(prispôsobené)

- (60) Zľavy povolené železničným podnikom sa musia vzťahovať na skutočne dosiahnuté úspory nákladov na správu ☒, a to najmä úspory nákladov na transakcie ☒. Zľavy sa môžu využiť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 43

- (61) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiaduce, aby boli motivovaní na minimalizáciu porúch siete.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 44

- (62) Pridelovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 46
(prispôsobené)

- (63) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie ☒ pravidiel stanovených v tejto smernici ☒ a pôsobí ako odvolací orgán bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania.

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 47
(prispôsobené)

- (64) Aby sa zohľadnila špecifická geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov a osobitá organizácia sektora železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia.
-

↓ nový

- (65) Komisia by mala byť splnomocnená na prispôsobenie príloh k tejto smernici. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky smernice, musia byť prijaté ako delegované akty v súlade s článkom 290 zmluvy.
-

↓ 2001/14/ES odôvodnenie 48
(prispôsobené)

- (66) Opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999 , ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹³.
-

↓ 2001/13/ES odôvodnenie 7
(prispôsobené)

- (67) V súlade so zásadami subsidiarity a proporcionality, ako je uvedené v článku 5 Zmluvy o Európskej únii , ciele tejto smernice , a to posilniť rozvoj železníc Únie, stanoviť širšie zásady týkajúce sa udeľovania licencií železničných podnikov a koordinovať opatrenia v členských štátoch v súvislosti s pridelovaním kapacity železničnej infraštruktúry a s poplatkami za jej používanie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na evidentný medzinárodný rozmer vydávania takých licencií a prevádzkovania významných prvkov železničných sietí, a vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre a tieto ciele možno preto z dôvodu ich nadnárodných účinkov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie . Táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutý na dosiahnutie týchto cieľov.
-

↓ nový

- (68) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa podstatne nezmenili, vyplýva z predchádzajúcich smerníc.
-

¹³ Ú. v. EÚ L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 21
(prispôsobené)

- (69) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať ☒ túto smernicu ☒ . Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od ☒ uvedenej ☒ povinnosti.
-

↓ 2007/58/ES odôvodnenie 23
(prispôsobené)

- (70) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva¹⁴ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme ☒ Únie ☒ vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať ☒ zhodu ☒ medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
-

↓ nový

- (71) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté lehoty stanovené v prílohe XI časti B, do ktorých majú členské štáty dosiahnuť súlad s predchádzajúcimi smernicami,
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

☒ VŠEOBECNÉ ☒ USTANOVENIA

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)

Článok 1

☒ Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti ☒

1. V tejto smernici sa ☒ stanovujú ☒ :

- ☒ a) pravidlá ☒ vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na realizáciu železničných dopravných výkonov železničnými podnikmi, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov ☒ uvedené v kapitole II ☒,

¹⁴ Ú. v. EÚ L 321, 31.12.2003, s. 1.

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 1
(prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

- c) princípy a postupy pre stanovenie a vyberanie poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry ☒ uvedené v kapitole IV ☒.

2. Táto smernica ☒ sa uplatňuje aj na ☒ železničnú infraštruktúru používanú vo vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej doprave.

↓ korigendum, Ú. v. ES L 305,
6.11.1991, s. 22 (prispôsobené)

☒ Článok 2 ☒

☒ Vyňatia z rozsahu pôsobnosti ☒

1. ☒ Kapitola II sa neuplatní na ☒ železničné podniky, ☒ ktoré prevádzkujú ☒ mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu.

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 1
(prispôsobené)

2. Členské štáty môžu z ☒ uplatňovania kapitoly III ☒ vyňať:

- a) podniky, ktoré ☒ prevádzkujú služby osobnej železničnej dopavy ☒ na miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;
-

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 1

- b) železničné podniky, ktoré vykonávajú len železničnú mestskú alebo prímestskú prepravu cestujúcich;
-

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 1
(prispôsobené)

- c) železničné podniky, ☒ ktoré vykonávajú len ☒ regionálnu železničnú nákladnú dopravu;
- d) podniky, ktoré ☒ prevádzkujú služby ☒ nákladnej dopavy na železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

3. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať:

- a) miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu na železničnej infraštruktúre .
- b) siete určené len na mestskú alebo prímestskú železničnú osobnú dopravu;
- c) regionálne siete na regionálnu nákladnú dopravu vykonávanú železničnými podnikmi, ktoré nie sú zahrnuté do odseku 1 , pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 1
(prispôsobené)

- e) prepravné činnosti vo forme služieb železničnej dopravy vykonávané tranzitom cez Úniu .

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 3
(prispôsobené)

4. Táto smernica, s výnimkou článkov 6 ods. 1, 10, 11, 12 a 28, sa neuplatňuje na podniky, ktorých vlaková prevádzka sa obmedzuje výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez tunel pod Lamanšským prielivom, ani na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tunel pod Lamanšským prielivom .

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 1
(prispôsobené)

5. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článkov 10, 11, 12 a 28 služby železničnej dopravy , ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu a ktoré sa začínajú a končia mimo územia Únie .

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov :

↓ 2001/12/ES článok 1 ods.4
písm. a) (prispôsobené)

- (1) „železničný podnik“ znamená každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, licencovaný podľa tejto smernice , ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;
- (2) „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo firmu , zodpovednú najmä za zriadenie , správu a udržiavanie železničnej infraštruktúry vrátane riadenia premávky , prevádzkovania , riadenia, zabezpečenia a návštenia . Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;

↓ 91/440/EHS
⇒ nový

- (3) „železničná infraštruktúra“ znamená položky definované v prílohe I.A k nariadeniu Komisie (EHS) č. 2598/70 z 18. decembra 1970 stanovujúce obsah rôznych položiek účtovnej osnovy podľa prílohy I k nariadeniu (EHS) č. 1108/70 zo 4. júna 1970¹⁵, ⇒ ktoré sú z dôvodu jasnosti uvedené v prílohe I k tejto smernici pričom ~~v poslednej zarážke časti A sa používajú len slová „služobné budovy traťovej služby“;~~

↓ 2001/12/ES článok 1 ods.4
písm. b) (prispôsobené)

- (4) „medzinárodná nákladná doprava“ znamená dopravné služby, pri ktorých vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 3
(prispôsobené)

- (5) „medzinárodná osobná doprava“ znamená službu osobnej dopravy, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

¹⁵ Ú. v. ES L 278, 23.12.1970, s. 1.

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)

- (6) „mestská a prímestská doprava “ znamená dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb mestského centra alebo aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi takým centrom alebo aglomeráciou a oblasťami, ktoré ich obklopujú;
-

↓ 91/440/EHS

- (7) „regionálna doprava“ znamená dopravné služby realizované s cieľom splniť dopravné potreby regiónu;
-

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 4
(prispôsobené)

- (8) „tranzit“ znamená prekročenie územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie ;
-

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

- 9) „licencia“ znamená oprávnenie vydané podnikom členskými štátmi, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na zabezpečenie špecifických typov služieb;
- 10) „licenčný orgán“ znamená subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte ;
-

↓ 2001/14/ES

- (11) „pridelenie“ znamená pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

- (12) „žiadateľ“ znamená železničný podnik a ďalšie osoby alebo právne subjekty, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy , ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry s cieľom poskytovať služby železničnej dopravy na svojom príslušnom území ;
- (13) „preťažená infraštruktúra“ znamená prvok infraštruktúry, na ktorom aj po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;
- (14) „plán na zvýšenie kapacity“ znamená opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie kapacitných problémov vedúce k vyhláseniu prvku infraštruktúry za „preťaženú infraštruktúru“;

- (15) „koordinácia“ znamená postup, ktorým sa ☒ manažér infraštruktúry ☒ a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri ☒ konfliktných žiadostiach o ☒ kapacitu infraštruktúry;
- (16) „rámcová dohoda“ znamená právne záväznú všeobecnú dohodu ☒ podľa ☒ verejného alebo súkromného práva stanovujúcu práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok siete;
- (17) „kapacita infraštruktúry“ znamená možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na ☒ prvku ☒ infraštruktúry;

↓ 2001/14/ES

- (18) „sieť“ znamená celú železničnú infraštruktúru, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

- (19) „podmienky používania siete“ znamenajú podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a pridelovania kapacity, ☒ vrátane ☒ iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;

↓ 2001/14/ES

- (20) „vlaková trasa“ znamená kapacitu infraštruktúry potrebnú na jazdu vlaku medzi dvoma miestami v priebehu daného obdobia;

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

- (21) „cestovný poriadok siete“ znamená údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a ☒ koľajových vozidiel ☒, ktoré sa uskutočnia na príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)

☒ KAPITOLA II ☒

☒ ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE ☒

ODDIEL 1

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 5

NEZÁVISLOSŤ RIADENIA

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 6
(prispôsobené)

Článok 4

☒ Nezavislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry ☒

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

2. Pri rešpektovaní rámcových a špecifických pravidiel pre stanovenie poplatkov a pre pridelovanie infraštruktúry stanovených členskými štátmi, zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné ☒ riadenie ☒ , správu a vnútornú kontrolu.

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)
→₁ korigendum, Ú. v. ES L 305,
6.11.1991, s. 22

Článok 5

☒ Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad ☒

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

Železničné podniky sú ☒ riadené ☒ podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti ☒ bez ohľadu na to, kto ich vlastní. ☒ To sa vzťahuje aj na ☒ členskými ☒ štátmi nariadené záväzky verejnej služby, ktoré pre ☒ ne ☒ platia, ako aj na ☒ verejné zákazky na poskytnutie služby ☒ , ktoré uzavru s príslušnými orgánmi štátu.

2. Železničné podniky stanovujú ☒ svoj podnikateľský ☒ plán vrátane investičných a finančných plánov. Cieľom tohto plánovania je vyrovnaná finančná štruktúra podnikov a uskutočnenie ďalších cieľov technického, obchodného a finančného ☒ riadenia ☒ podniku; →₁ podniky musia uviesť aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov. ←

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

↓ 91/440/EHS

- a) bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39 , určiť svoju vnútornú organizáciu,
- b) bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007, kontrolovať ponuku a poskytovanie služieb a stanovovať ich ceny,
- c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a obstarávaní,
- d) zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia,
- e) v oblastiach príbuzných železničnej doprave vyvíjať novú obchodnú činnosť.

↓ nový

4. Ak členský štát priamo alebo nepriamo vlastní alebo kontroluje železničný podnik, jeho kontrolné práva v súvislosti s riadením nepresahujú rámec práv týkajúcich sa riadenia, ktoré majú akcionári v súkromných akciových spoločnostiach na základe vnútroštátneho obchodného práva. Ako sa uvádza v odseku 3, politické usmernenia, ktoré štát môže určiť pre spoločnosti v kontexte výkonu kontroly zo strany akcionárov, môžu mať len všeobecný charakter a nesmú zasahovať do osobitných obchodných rozhodnutí riadenia.

↓ 91/440/EHS (prispôbené)
⇒ nový

ODDIEL 2

ODDELENIE SPRÁVY INFRAŠTRUKTÚRY, ☒ A PREPRAVNÝCH ČINNOSTÍ ☒ ⇒ , AKO AJ ODDELENIE RÔZNYCH TYPOV PREPRAVNÝCH ČINNOSTÍ ⇐

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7
(prispôbené)

Článok 6

☒ Oddelenie výkazov ☒

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

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa obe tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku alebo že správu infraštruktúry a prepravných činností prevezmú samostatné subjekty.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 10
(prispôsobené)

3. Členské štáty zabezpečia, aby boli výkazy ziskov a strát a súvaha vedené a zverejňované na jednej strane za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy a na druhej strane za činnosti týkajúce sa poskytovania služieb osobnej dopravy . Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa zabezpečovania dopravných služieb poskytovaných ako verejné služby sa vykazujú samostatne v prípade každej verejnej zákazky na poskytnutie služby v príslušných výkazoch a nesmú sa prevádzať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť .

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7
(prispôsobené)
⇒ nový

4. Výkazy pre rôzne oblasti aktivít uvedených v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby ~~rešpektovali tento zákaz.~~ ⇒ umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu prevádzať verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činnosti do druhej. ⇐

Článok 7

Nezávislosť základných funkcií manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, že funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, uvedené v prílohe II, budú zverené orgánom alebo firmám , ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačnú štruktúru musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha II zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7
(prispôsobené)

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty prispievaním k rozvoju železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania.

~~4. Na uplatňovanie odseku 3 sa vzťahujú ustanovenia článku 10b o správe Komisie, ktorá má byť predložená do 15. marca 2006.~~

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku, funkcie opísané v oddieloch 3 a 4 kapitoly IV vykonávajú spoplatňovací orgán ☒ a pridelovací orgán ☒, ktoré ☒ sú ☒ svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislé od ktoréhokoľvek železničného podniku.

↓ nový

3. Keď sa ustanovenia kapitoly IV, oddielov 2 a 3 tejto smernice vzťahujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, rozumie sa, že sa uplatňujú na spoplatňovací orgán alebo pridelovací orgán v prípade ich príslušných právomocí.

ODDIEL 3

FINANČNÉ OZDRAVENIE

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 8
(prispôsobené)
⇒ nový

Článok 8

⊗ Riadne financovanie manažéra infraštruktúry ⊗

1. Členské štáty rozvinú železničnú infraštruktúru ⊗ svojho ⊗ štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby ⊗ Únie ⊗ . ⇒ Na tento účel uverejnia najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry založenú na princípe riadneho a udržateľného financovania systému železníc s cieľom uspokojiť budúce potreby v oblasti mobility. Stratégia sa bude vzťahovať aspoň na obdobie piatich rokov a bude obnoviteľná. ⇐

2. ⊗ Pri náležitom zohľadnení článkov 93, 107 a 108 ⊗ zmluvy ⊗ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry ⊗ prideliť ⊗ aj ⊗ finančné prostriedky, ktoré sú v ⊗ súlade s jeho ⊗ úlohami, rozsahom ⊗ infraštruktúry ⊗ a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií.

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej štátom ⇒ a pri zohľadnení stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v odseku 1 ⇐ ⊗ prijme ⊗ manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie ⊗ , zabezpečovanie ⊗ a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. ⇒ Manažér infraštruktúry zabezpečuje, aby sa pred schválením podnikateľského plánu uskutočnili konzultácie so žiadateľmi. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vydáva nezáväznú stanovisko, či je podnikateľský plán primeraný na dosiahnutie týchto cieľov. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

4. Členské štáty zabezpečujú, že ⊗ vo výkazoch ⊗ manažéra infraštruktúry príjmy pozostávajúce z poplatkov ⊗ za infraštruktúru ⊗ , zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu obdobia ⇒ nie viac ako troch rokov ⇐ aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru ⊗ vrátane prípadných záloh od štátu. ⊗

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 91/440/EHS

~~Článok 78~~

~~Manažér infraštruktúry vyberá poplatky za používanie ním prevádzkovanvej infraštruktúry, ktoré musia zaplatiť železničné podniky ktoré túto infraštruktúru využívajú. Členské štáty určia po porade s manažérom spôsoby stanovenia týchto poplatkov.~~

~~Poplatok za používanie sa má stanoviť tak, aby sa navzájom zabránilo akejkoľvek diskriminácii, zohľadniť sa môžu najmä poskytnuté vlakové kilometre, zloženie vlaku, ako aj zvláštne požiadavky týkajúce sa rýchlosti, nápravového zaťaženia, rozsahu a doby využívania infraštruktúry.~~

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)
→₁ korigendum, Ú. v. ES L 305,
6.11.1991, s. 22
⇒ nový

Článok 9

Transparentné odpustenie dlhu

1. ⇒ Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Európskej únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 zmluvy ⇐ členské štáty vytvoria →₁ so súčasnými verejnoprávnymi železničnými podnikmi ← vhodné mechanizmy, ktoré prispievajú k tomu, aby sa zadlženosť železničných podnikov , ktoré vlastní alebo riadia verejné orgány, znížila do tej miery, aby neprekážala riadnemu finančnému hospodáreniu a zlepšeniu ich finančnej situácie.

2. Členské štáty na účely uvedené v odseku 1 vyžadujú vytvorenie oddeleného účtu na amortizáciu dlhov v účtovníctve týchto podnikov.

V súvahe jednotky môžu byť účtované až do úplného splatenia všetky pôžičky, ktoré si podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie deficitov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry. Dlh z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

↓ nový

3. Odseky 1 a 2 sa nevzťahujú na dlhy ani na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli podnikom po 15. marci 2001 alebo po dátume pristúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po 15. marci 2001.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 9

~~3. Pomoc poskytovaná členskými štátmi na splatenie dlhov uvedených v tomto článku, sa udeľí v súlade s článkami 73, 87 a 88 zmluvy.~~

↓ 91/440/EHS (prispôbené)

ODDIEL 4

PRÍSTUP K ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRE ☒ A SLUŽBÁM ☒

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 11
(prispôbené)

Článok 10

☒ Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre ☒

~~2. Železničným podnikom podľa článku 2 sa s cieľom prevádzkovania medzinárodnej kombinovanej nákladnej dopravy udeľí za rovnakých podmienok právo prístupu k infraštruktúre iných členských štátov.~~

↓ 2004/51/ES článok 1 ods. 2
písm. a) (prispôbené)
⇒ nový

~~3. Železničným podnikom spadajúcim do pôsobnosti článku 2 sa najneskôr k 1. januáru 2006 na účely prevádzkovania medzinárodnej nákladnej dopravy za rovnoprávných podmienok udeľí prístup k transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy definovanej v článku 10a a v prílohe I na celú železničnú sieť.~~

1. Železničným podnikom spadajúcim do pôsobnosti ☒ tejto smernice ☒ sa za rovnoprávných ☒, nediskriminačných a transparentných ☒ podmienok udeľí prístup k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. ⇒ To zahŕňa traťový prístup do prístavov. ⇐

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôsobené)

2. Železničným podnikom patriacim do rozsahu pôsobnosti tejto smernice sa ~~do 1. januára 2010~~ udelí právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte.

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8

Právo prístupu k infraštruktúre členských štátov, v ktorých podiel medzinárodnej prepravy cestujúcich vlakom tvorí viac než polovicu obratu cestujúcich železničných podnikov v týchto členských štátoch, sa udelí do 31. decembra 2011.

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôsobené)

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

↓ nový

Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní tohto odseku. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôsobené)

Článok 11

Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu stanovené v článku 10 k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac verejných zákaziek na poskytnutie služby , ktoré sú v súlade s platnými právnymi predpismi Únie . Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon tohto práva narušil hospodársku rovnováhu verejnej zákazky na poskytnutie služby .

2. To, či by sa narušila hospodárska rovnováha verejnej zákazky na poskytnutie služby , určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej

ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií, po podaní žiadosti zo strany ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov :

- a) príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali verejnú zákazku na poskytnutie služby ,

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8

- b) akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,
- c) manažéra infraštruktúry alebo

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôbené)

- d) železničného podniku, ktorý plní verejnú zákazku na poskytnutie služby .

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

3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví lehotu, do ktorej, a podmienky, za ktorých môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:

- a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány,
- b) manažér infraštruktúry,
- c) železničný podnik, ktorý plní verejnú zákazku na poskytnutie služby , alebo
- d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

↓ nový

4. Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôbené)

5. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na staniach v rámci toho istého členského štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej

verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Únie . Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

~~3d. Ustanovenia tejto smernice nevyžadujú, aby členský štát udelil pred 1. januára 2010 právo prístupu uvedené v odseku 3a železničným podnikom a ich priamo alebo nepriamo kontrolovaným dcérskym spoločnostiam, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudelujú obdobné práva prístupu.~~

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

Článok 12

Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

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

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8

V takom prípade platí pre železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, rovnaký poplatok vyplývajúci z prevádzkovania tých tratí, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8
(prispôbené)

2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené vo verejných zákazkách na poskytovanie služby , ktoré boli zadané v súlade s právom Únie . Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

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

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 8

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

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 11

~~4. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu, Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynucovanie tohto článku a do dvoch mesiacov od prijatia takej žiadosti a po porade s výborom uvedeným v článku 11a ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.~~

~~Bez toho, aby bol dotknutý článok 226 zmluvy, každý členský štát sa môže v priebehu jedného mesiaca obrátiť s rozhodnutím Komisie na Radu. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca vo výnimočných prípadoch prijať odlišné rozhodnutie.~~

↓ 2004/51/ES článok 1 ods. 2
písm. c)

~~6. Prístup k trati a poskytovanie služieb v termináloch a prístavoch spojených so železničnými činnosťami uvedenými v odsekoch 1, 2 a 3, slúžiacich alebo potenciálne slúžiacich viac než jednému konečnému spotrebiteľovi, sa nediskriminačným a transparentným spôsobom zabezpečí pre všetky železničné podniky a žiadosti železničných podnikov môžu podliehať obmedzeniu len vtedy, ak v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy na dráhe.~~

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 13

⊠ Podmienky prístupu k službám ⊠

1. Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík ⊠ uvedený ⊠ v prílohe III bode 1.

2. Služby uvedené v bode 2 prílohy III ⊠ poskytujú ⊠ nediskriminačným spôsobom ⇒ všetci prevádzkovatelia servisných zariadení ⇐ ~~a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ "hlavnej infraštruktúry" sa musí snažiť o to, aby čo najviac uľahčil zabezpečenie týchto služieb.~~

↓ nový

Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia patrí k orgánu alebo firme, ktorá je tiež aktívny a má dominantné postavenie aspoň na jednom z trhov so službami železničnej dopravy, na ktorom sa zariadenie využíva, prevádzkovateľ musí byť svojou právnou formou, organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislý od tohto orgánu alebo firmy.

Žiadosti železničných podnikov v súvislosti s prístupom k servisnému zariadeniu sa môžu zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tej istej trase v hospodársky prijateľných podmienkach. Povinnosť preukázať existenciu reálnej alternatívy plní prevádzkovateľ servisného zariadenia.

Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa ich čo najlepšie zosúladiť. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nie je možné uspokojiť všetky žiadosti príslušného zariadenia o kapacitu na základe preukázaných potrieb, regulačný orgán uvedený v článku 55 prijme buď z vlastnej iniciatívy, alebo na základe sťažností vhodné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity vyčlenila pre železničné podniky iné ako tie, ktoré sú súčasťou orgánu alebo firmy, ku ktorej patrí prevádzkovateľ zariadenia. Na obdobie 5 rokov od začatia prevádzky však môžu byť novo vybudované údržbárske a iné technické zariadenia vyvinuté pre špecifické nové koľajové vozidlá vyhradené na používanie jedného železničného podniku.

Ak sa servisné zariadenie nepoužíva aspoň dva roky za sebou, jeho majiteľ ho ponúkne na lízing alebo prenájom.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

3. Ak manažér infraštruktúry ponúka niektoré zo služieb opísaných v bode 3 prílohy III ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku ☒ nediskriminačným spôsobom ☒.

↓ 2001/14/ES

4. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných poskytovateľov ďalšie vedľajšie služby uvedené v bode 4 prílohy III. Manažér infraštruktúry nie je povinný takéto služby poskytnúť.

↓ nový

5. V súlade s postupom uvedeným v článku 60 sa môže príloha III zmeniť a doplniť vzhľadom na získané skúsenosti.

~~Článok 10a~~

~~1. Transeurópska sieť železničnej nákladnej dopravy sa skladá z nasledovných prvkov:~~

~~a) železničné trate uvedené na mapách v prílohe,~~

~~b) prípadne obchádzkové trate, najmä okolo preťaženej infraštruktúry v zmysle smernice 2000/14/ES; keď sa ponúkajú takéto trate, musí byť podľa možnosti zaručený celkový čas cesty,~~

~~c) traťový prístup k terminálom slúžiacim alebo potenciálne slúžiacim viac než jednému konečnému spotrebiteľovi a k iným miestam a zariadeniam vrátane privádzačov a odvádzačov,~~

~~d) traťový prístup k prístavom a z prístavov uvedených v prílohe I vrátane privádzačov a odvádzačov.~~

~~2. Privádzače a odvádzače uvedené v odsekoch 1 písm. c) a d) zahŕňajú na začiatku alebo konci cesty 50 km alebo 20 % dĺžky cesty na železničných tratiach uvedených v odseku 1 písm. a) podľa toho, ktorá vzdialenosť je väčšia.~~

~~Belgicko a Luxembursko, ako členské štáty s relatívne malou alebo koncentrovanou sieťou, môžu obmedziť dĺžku privádzačov a odvádzačov v prvom roku po 15. marchi 2003 minimálne na 20 km a do konca druhého roku minimálne na 40 km.~~

ODDIEL 5

CEZHRANIČNÉ DOHODY

Článok 14

Všeobecné zásady cezhraničných dohôd

1. Akékoľvek ustanovenia cezhraničných dohôd medzi členskými štátmi, ktoré diskriminujú medzi železničnými podnikmi alebo obmedzujú slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby sa týmto odstraňujú.

Tieto dohody sa oznamujú Komisii. Komisia preskúma súlad takýchto dohôd s touto smernicou a v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 2 rozhodne, či príslušné dohody možno uplatňovať aj naďalej. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi, a v súlade s právom Únie sú rokovania o cezhraničných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a ich vykonávanie predmetom postupu spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou.

Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup, ktorý sa má uplatňovať pri vykonávaní tohto odseku. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 13
(prispôbené)
⇒ nový

ODDIEL 6

MONITOROVACIE ÚLOHY KOMISIE

Článok 15

⊗ Rozsah monitorovania trhu ⊗

1. Komisia vypracuje ~~najneskôr do 15. septembra 2001~~ potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu ⊗ v oblasti ⊗ európskej železničnej dopravy. ~~Komisia zabezpečí potrebné zdroje na účinné monitorovanie tohto sektoru.~~

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov a príslušných sektorov vrátane užívateľov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou.

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, pridelovanie kapacity, ~~bezpečnostné predpisy,~~ investície ⇒ do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do verejných zákaziek na poskytnutie služby, ⇐ udeľovanie licencií a stupeň harmonizácie ⊗ medzi členskými štátmi ⊗. Zabezpečí aktívnu spoluprácu medzi príslušnými regulačnými orgánmi členských štátov.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 13
(prispôbené)
⇒ nový

4. Komisia podáva ⇒ pravidelnú ⇐ správu Európskemu parlamentu a Rade o:

a) vývoji vnútorného trhu ⊗ so službami ⊗ železničnej dopravy;

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 13
(prispôsobené)

b) rámcových podmienkach vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave .

↓ 2004/51/ES článok 1 ods. 3

c) stave európskej železničnej siete;

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 13
(prispôsobené)

d) využití prístupových práv;

e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;

f) obmedzeniach infraštruktúry

g) potrebe právnych predpisov.

↓ nový

5. Na účely monitorovania trhu zo strany Komisie jej členské štáty poskytujú každý rok informácie uvedené v prílohe IV, ako aj všetky iné potrebné údaje požadované Komisiou.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha IV zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 3
(prispôsobené)

KAPITOLA III

UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

ODDIEL 1

ORGÁN ZODPOVEDNÝ ZA VYDÁVANIE LICENCIÍ

Článok 16

Orgán zodpovedný za vydávanie licencií železničným podnikom

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 3

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

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 3
(prispôsobené)

☒ Určený ☒ orgán samotný neposkytuje služby ☒ železničnej dopravy ☒ a je nezávislý ☒ od podnikov alebo subjektov ☒ , ktoré takéto služby poskytujú.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

☒ ODDIEL ☒ 2

☒ Podmienky získania licencie ☒

Článok 17

☒ Všeobecné požiadavky ☒

↓ 95/18/ES
⇒ nový

1. Železničný podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom je usadený ⇒ , za predpokladu, že členské štáty alebo príslušníci členských štátov vlastnia spolu viac ako 50 % tohto železničného podniku a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je ustanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Európska únia zmluvnou stranou ⇐.

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

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

4. Žiadnemu železničnému podniku nebude dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená primeraná licencia na služby, ktoré má vykonávať.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

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

↓ nový

5. Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup, ktorý sa má uplatňovať pri vykonávaní tohto článku, vrátane spoločného vzoru licencie. Tieto opatrenia

zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

Článok 18

⊗ **Podmienky získania licencie** ⊗

↓ 95/18/ES

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

Na tieto účely poskytnete každý žiadateľ všetky relevantné informácie.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

Článok 19

⊗ **Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti** ⊗

↓ 95/18/ES

Členské štáty stanovujú podmienky, kedy je splnená požiadavka dobrej povesti tak, aby zabezpečili, aby každý žiadajúci železničný podnik alebo osoby poverené jeho riadením:

↓ 95/18/ES článok 5 a článok 6

- a) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov obchodnej povahy;
 - b) nebol na nich vyhlásený konkurz;
 - c) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov za porušenie osobitných právnych predpisov platných v oblasti dopravy;
-

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 5
(prispôsobené)

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

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

Článok 20

⊗ Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti ⊗

Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak žiadajúci železničný podnik môže preukázať, že je schopný splniť svoje ⊗ skutočné ⊗ a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie dvanástich mesiacov.

↓ 95/18/ES

Na tieto účely každý žiadateľ poskytne aspoň údaje uvedené v prílohe V.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha V zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2004/49/ES článok 29 ods. 1
(prispôsobené)

Článok 21

⊗ Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti ⊗

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď železničný podnik podávajúci žiadosť ⊗ môže preukázať, že ⊗ má alebo bude mať organizáciu riadenia podniku, ktorá má znalosti alebo skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencií.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

Článok 22

⊗ Požiadavky týkajúce sa zodpovednosti za škodu ⊗

↓ 95/18/ES (prispôsobené)
⇒ nový

⇒ Bez toho, aby bola dotknutá kapitola III nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007¹⁶, ⇐ železničný podnik musí byť primerane poistený ~~alebo mať rovnocenné dojednania, ktoré~~ v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom ⊗ na ⊗ krytie

¹⁶ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

☒ svojich ☒ záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na ~~cestujúcich, batožinu~~, náklad, poštu a tretie strany.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

☒ ODDIEL ☒ 3

PLATNOSŤ LICENCIE

Článok 23

☒ Priestorová a časová platnosť ☒

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 4
(prispôsobené)

1. Licencia je platná na celom území ☒ Únie ☒.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

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

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

Článok 24

☒ Dočasná licencia, pozastavenie jej platnosti a schválenie ☒

1. Ak existuje vážna pochybnosť o tom, či železničný podnik, ktorý má licenciu, spĺňa požiadavky oddielov 2 a 3 tejto kapitoly, a najmä požiadavky článku 18, licenčný orgán môže kedykoľvek overiť, či tento železničný podnik v skutočnosti spĺňa tieto požiadavky.

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

↓ 95/18/ES

2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole u železničného podniku, ktorému bola licencia vydaná licenčným orgánom iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

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

↓ 95/18/ES článok 11
(prispôsobené)

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

↓ 95/18/ES

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

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

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

↓ 95/18/ES

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

↓ 95/18/ES článok 11
(prispôsobené)

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

↓ 2001/13/ES článok 1 ods. 6
(prispôsobené)

8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť , zruší alebo zmení licenciu, dotknutý členský štát o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia bezodkladne informuje ostatné členské štáty.

~~Článok 12~~

~~1. Okrem požiadaviek tejto smernice, železničný podnik musí byť tiež v súlade s ustanoveniami vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré sú zlučiteľné s právom spoločenstva a sú uplatňované nediskriminačným spôsobom, najmä:~~

~~a) osobitné technické a prevádzkové požiadavky na železničné služby;~~

~~b) bezpečnostné požiadavky na zamestnancov, vozový park a vnútornú organizáciu podniku;~~

~~e) opatrenia týkajúce sa zdravotných, bezpečnostných, sociálnych podmienok a práv pracovníkov a spotrebiteľov;~~

~~d) požiadavky platné pre všetky podniky v príslušnom sektore železničnej dopravy, ponúkajúce spotrebiteľom výhody alebo ochranu.~~

~~2. Železničný podnik sa môžu kedykoľvek obrátiť na Komisiu s otázkou zlučiteľnosti požiadaviek vnútroštátneho práva s právom spoločenstva a tiež s otázkou, či sú také požiadavky uplatňované nediskriminačným spôsobom.~~

~~Ak Komisia usúdi, že ustanovenia tejto smernice neboli splnené, vyjadrí svoje stanovisko k správnej interpretácii smernice bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 226 zmluvy.~~

~~Článok 13~~

~~Železničné podniky musia rešpektovať dohody uplatňované na medzinárodnú železničnú dopravu a platné v členskom štáte, v ktorom vykonávajú činnosť. Musia tiež dodržiavať príslušné colné a daňové predpisy.~~

Článok 25

⊗ Postup udeľovania licencií ⊗

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý ⇒ licenčný orgán ⇐ členský štát a informuje o tom ⇒ Európsku železničnú agentúru ⇐ .

2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po ⊗ získaní ⊗ všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe V. ⊗ Licenčný orgán zohľadňuje všetky dostupné informácie. ⊗ Rozhodnutie sa ⇒ bezodkladne ⇐ Komisii oznámi žiadajúcemu železničnému podniku. V odmietnutí sa uvedú dôvody, ⊗ z ktorých vychádza ⊗ .

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

KAPITOLA IV

⊗ VYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ⊗

ODDIEL 1

⊗ VŠEOBECNÉ ZÁSADY ⊗

⊗ Článok 26 ⊗

⊗ Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry ⊗

↓ 2001/14/ES

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spoplatňovania a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry spravovali princípmi stanovenými v tejto smernici, a tak umožňovali manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

Článok 27

Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po ⊗ konzultácii ⊗ so zainteresovanými stranami ⊗ vrátane regulačného orgánu uvedeného v článku 55 ⊗ vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. ⇒ Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte prostredníctvom webového portálu Európskej železničnej agentúry. ⇐

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom. Obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre ⇒ a servisným zariadeniam ⇐. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe VI.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VI zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2004/51/ES článok 1 ods. 2 písm. b) (prispôbené)

Článok 28

Dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry

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

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

ODDIEL 2

POPLATKY ZA INFRAŠTRUKTÚRU A SLUŽBY

↓ 2001/14/ES

Článok 29

Zavedenie, vymedzenie a vyberanie poplatkov

1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4.

↓ 2001/14/ES článok 4

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

↓ nový

⇒ Členské štáty zaisťujú, aby sa spoplatňovací rámec a pravidlá spoplatňovania uverejnili v podmienkach používania siete. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Poplatok za používanie infraštruktúry ☒ stanovuje a vyberá ☒ manažér infraštruktúry.

2. ☒ Členské štáty zabezpečia, že ☒ manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú v záujme ☒ umožnenia uplatňovania ☒ efektívnych ☒ režimov spoplatňovania ☒ prevádzky služieb ☒ železničnej dopravy ☒ týkajúcich sa viac než jednej siete infraštruktúry. ☒ Manažéri infraštruktúry ☒ sa hlavne usilujú o čo najlepšiu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej ~~nákladnej~~ dopravy a zabezpečenie efektívneho ☒ využívania ☒ ☒ železničných sietí ☒.

↓ nový

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa spoplatňovania majú vplyv na iné infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie spoplatňovania alebo spoplatňovania na účely využívania príslušnej infraštruktúry na medzinárodnej úrovni.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES

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

5. Manažér infraštruktúry ~~alebo spoplatňovací orgán~~ rešpektuje obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré mu poskytnú žiadatelia.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 30

Náklady na infraštruktúru a ☒ výkazy ☒

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

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa odsek 1 vykonal prostredníctvom zmluvného dojednanja medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry na obdobie minimálne piatich rokov, ktoré sa financuje štátom ~~zavedenia vhodných regulačných opatrení s primeranými právomocami.~~

3. ~~Tam, kde existuje zmluvné dojednanie, sa~~ Podmienky zmluvy a štruktúra platieb dohodnuté na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môžu byť základné princípy a obmedzenia takýchto dohôd uvedené v prílohe VII zmenené a doplnené vzhľadom na získané skúsenosti.

Členské štáty uskutočnia konzultácie so zainteresovanými stranami aspoň jeden mesiac pred podpísaním dohody a do jedného mesiaca od jej uzavretia ju uverejnia.

Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvného dojednanja.

Regulačný orgán uvedený v článku 55 posúdi primeranosť plánovaného strednodobého až dlhodobého príjmu manažéra infraštruktúry z hľadiska plnenia dohodnutých cieľov v oblasti výkonnosti a aspoň mesiac pred podpísaním dohody navrhne príslušné odporúčania.

Ak má príslušný orgán v úmysle odporúčania nedodržať, musí regulačnému orgánu predložiť zdôvodnenia. ⇐

4. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú inventár majetku, ktorý spravujú, a uvádzajú v ňom jeho súčasnú hodnotu, ako aj podrobné údaje o nákladoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry.

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

5. ⇒ Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisných zariadení stanovujú metodiku rozdelenia nákladov medzi rôzne ponúkané služby v súlade s prílohou III a typy koľajových vozidiel, pričom vychádzajú z najlepších dostupných poznatkov o pôvode nákladov a z princípov spoplatňovania uvedených v článku 31. ⇐ ~~Stanoví sa metóda rozdelenia nákladov~~ Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje podľa najlepšej medzinárodnej praxe.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

Článok 31

Princípy spoplatňovania

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

2. Členské štáty môžu ⇒ požadujú ⇐ od manažéra infraštruktúry ☒ a prevádzkovateľa servisného zariadenia ☒, aby poskytli ⇒ regulačnému orgánu ⇐ všetky potrebné informácie o ☒ uložených ☒ poplatkoch. Manažér infraštruktúry ☒ a prevádzkovateľ servisného zariadenia ☒ musia byť v tomto ohľade schopní ☒ preukázať ☒ ⇒ každému železničnému podniku ⇐, že poplatky ☒ za infraštruktúru a služby ☒ skutočne účtované ☒ železničnému podniku ☒ podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodológii, pravidlám a prípadne rozsahu stanoveným v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík ~~a za traťový prístup k servisným zariadeniam~~ sa stanovujú na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku ☒ podľa prílohy VIII bodu 1 ☒.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 1 zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

4. ☒ Poplatky ☒ za infraštruktúru môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

↓ nový

5. Ak sa v právnych predpisoch Únie týkajúcich sa cestnej nákladnej dopravy povoľuje účtovanie nákladov súvisiacich s pôsobením hluku, poplatky za infraštruktúru sa musia upraviť v záujme zohľadnenia nákladov súvisiacich s pôsobením hluku v dôsledku prevádzky vlaku v súlade s prílohou VIII bodom 2.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 2 zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti, a to najmä s cieľom určiť prvky diferencovaných poplatkov za infraštruktúru.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

☒ Poplatky ☒ za infraštruktúru sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili ☒ ostatné ☒ environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku ⇒ neuvedené v prílohe VIII bode 2 ⇐. ☒ Každá takáto ☒ úprava ⇒, ktorá môže viesť k internalizácii externých nákladov vynaložených v súvislosti s uvoľňovaním látok znečisťujúcich ovzdušie v dôsledku prevádzky vlaku, ⇐ sa ☒ diferencuje ☒ podľa ☒ rozsahu ☒ spôsobených účinkov.

Účtovanie ⇒ iných ⇐ environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je ☒ však ☒ povolené len vtedy, ak sa také

spoplatnenie ⇒ povoľuje v právnych predpisoch Únie ⇐ uplatňuje na porovnateľnej úrovni v konkurenčných druhoch ⇒ prípade cestnej nákladnej ⇐ dopravy.

~~Pokiaľ neexistuje žiadna porovnateľná úroveň~~ ☒ Ak sa ☒ spoplatňovanie ☒ týchto ☒ environmentálnych nákladov v ~~ostatných konkurenčných druhoch~~ ⇒ prípade cestnej nákladnej ⇐ dopravy ⇒ nepovoľuje v právnych predpisoch Únie ⇐, nesmie taká úprava spôsobiť celkovú zmenu príjmov manažéra infraštruktúry.

Ak ~~bola taká porovnateľná úroveň~~ spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu ☒ rozhodujú členské štáty ☒.

↓ nový

Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj účtovania environmentálnych nákladov a jeho použitie. Členské štáty pravidelne poskytujú tieto informácie Komisii.

↓ 2001/14/ES

6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primerané rozpätie vlakových služieb a za príslušné obdobie. Relatívna výška poplatku za používanie infraštruktúry napriek tomu musí zodpovedať nákladom spôsobeným dopravnými službami.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

7. Tento článok sa netýka poskytovania služieb uvedených v bode 2 prílohy III. ☒ V každom prípade ☒, ⇒ uložený poplatok za takéto služby nesmie presiahnuť výšku nákladov na ich poskytnutie plus primeraný zisk ⇐ ~~musí sa pri stanovení cien za služby uvedené v bode 2 prílohy II brať zreteľ na konkurencieschopnosť železničnej dopravy.~~

8. V prípade, ak služby uvedené v bodoch 3 a 4 prílohy III ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom stanovené poplatky za služby ⇒ nesmú presiahnuť výšku ⇐ ~~musia súvisieť s~~ nákladov potrebných na ich zabezpečenie ⇒ plus primeraný zisk ⇐ ~~a musia sa vypočítat na základe skutočnej úrovne využitia.~~

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

↓ nový

10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v prílohe III bodoch 2, 3 a 4 poskytuje manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete podľa článku 27.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 32

Výnimky z princípov spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, zvýšiť príplatky , pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť, najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

↓ 2001/14/ES

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

↓ nový

⇒ Tieto trhové segmenty sa zriaďujú v súlade s kritériami stanovenými v prílohe VIII bode 3 pod podmienkou získania predchádzajúceho súhlasu regulačného orgánu. V prípade trhových segmentov, v rámci ktorých sa neuskutočňuje doprava, sa príplatky nesmú zahrnúť do systému spoplatňovania.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 3 zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

2. V prípade špecifických budúcich investičných projektov alebo špecifických investičných projektov dokončených ~~projektov dokončených najviac 15 rokov pred nadobudnutím platnosti tejto smernice~~ ⇒ po roku 1988 ⇐ môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ak zvýšia výkonnosť alebo nákladovú efektívnosť alebo obe a nemohli by sa inak realizovať alebo by sa neboli mohli realizovať. Také systémy spoplatnenia môžu zahŕňať dohody o deľbe rizika spojeného s novými investíciami.

↓ nový

3. Vlaky vybavené Európskym systémom riadenia vlakov (ETCS) premávajúce na tratiach vybavených národnými systémami riadenia, zabezpečenia a návštenia využívajú dočasné zníženie poplatku za infraštruktúru v súlade s prílohou VIII bodom 5.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 5 zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti.

↓ 2001/14/ES článok 8
(prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 33

Zľavy

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 34

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

1. Členské štáty môžu ☒ zaviesť ☒ časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhradené environmentálne náklady, náklady ☒ vynaložené v dôsledku ☒ nehôd a náklady na infraštruktúru ☒ v prípade ☒ konkurenčných druhov dopravy, pokiaľ tieto presiahnu ekvivalentné náklady železničnej dopravy.
2. Ak má ☒ železničný podnik ☒ , ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnateľným prospechom pre užívateľov.
3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné preukázať najmä špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo , a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní ☒ systému ☒ zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.
4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť systému s článkami ☒ 93, 107 a 108 ☒ zmluvy.

Článok 35

Systém výkonnosti

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

2. Základné princípy systému ☒ výkonnosti ☒ ⇒ uvedené v prílohe VIII bode 4 ⇐ platia pre celú sieť.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 4 zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 36

Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vybrať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Takýto poplatok sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval k efektívnemu využitiu kapacity. ⇒ Ak má o vlakovú trasu, ktorá sa má prideliť v rámci každoročného zostavovania cestovného poriadku, záujem viac ako jeden žiadateľ, vyberá sa rezervačný poplatok. ⇐

Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená užívateľským železničným podnikom.

↓ nový

Článok 37

Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

Členské štáty zabezpečia spoluprácu manažérov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete. S cieľom optimalizovať konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy manažéri infraštruktúry zavedú na tento účel primerané postupy, v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

↓ 2001/14/ES

ODDIEL 3

PRIDEĽOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 38

Práva na kapacitu

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

↓ 2001/14/ES

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

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 3
(prispôsobené)

4. Ak žiadateľ má v úmysle požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu vymedzenú v článku 2, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce verejné zákazky na poskytnutie služby , regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej vo verejnej zákazke na poskytnutie služby , ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 9 ods. 3 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci verejnú zákazku na poskytnutie služby na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 39

Prideliovanie kapacity

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

↓ 2001/14/ES

~~2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v odseku 1 a opísané v tejto kapitole vykonáva pridelovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.~~

2. Manažéri infraštruktúry a pridelovacie orgány rešpektujú obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré sú im poskytnuté.

Článok 40

Spolupráca pri pridelovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

1. ☒ Členské štáty zabezpečia, že ☒ manažéri infraštruktúry spolupracujú tak, aby umožnili efektívne vytváranie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých sietí ⇒ ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. ⇐ . ~~Organizujú medzinárodné vlakové cesty, najmä v rámci Transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy.~~ ☒ Manažéri infraštruktúry ☒ stanovujú ☒ primerané ☒ postupy ☒ na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici ☒ ⇒ a zodpovedajúcim spôsobom organizujú medzinárodné vlakové trasy ⇐.

⇒ Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa pridelovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme ⇐ koordinácie pridelovania ☒ alebo v záujme pridelovania všetkej príslušnej ☒ kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni ⇒ bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá zahrnuté v právnych predpisoch Únie v oblasti sietí zameraných na zabezpečovanie železničnej nákladnej dopravy ⇐. ~~zdrúzuje zástupcov manažérov infraštruktúry za všetky železničné infraštruktúry, ktorých pridelovacie rozhodnutia majú dopad na viac než jedného ďalšieho manažéra infraštruktúry.~~ Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní ☒ zástupcovia ☒ manažérov infraštruktúry ☒ z tretích krajín ☒ .

2. Komisia ⇒ a zástupcovia regulačných orgánov, ktoré vzájomne spolupracujú podľa článku 57, ⇐ ☒ sú informovaní o ☒ ⇒ všetkých zasadaniach, na ktorých sa vypracovávajú spoločné princípy a postupy pridelovania infraštruktúry, a môžu sa ich zúčastniť ako pozorovatelia. V prípade systémov pridelovania založených na informačných technológiách tieto systémy poskytujú regulačným orgánom dostatočné informácie nato, aby im nad nimi umožnili vykonávať regulačný dohľad v súlade s ustanoveniami článku 56. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

3. Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom pridelovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové ☒ vlakové ☒ služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

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

5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 posúdia manažéri infraštruktúry potrebu a môžu v prípade potreby navrhovať a organizovať medzinárodné vlakové ☒ trasy ☒, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, ☒ ktoré sú predmetom ☒ žiadosti *ad hoc* podľa článku 48.

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 41

Žiadatelia

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia ☒ v zmysle tejto smernice ☒.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Požiadavky sa uverejnia ako časť princípov pridelovania v podmienkach používania siete a musí byť o nich informovaná Komisia.

~~3. Požiadavky uvedené v odseku 2~~ Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá nesmie prekročiť primeranú úroveň proporcionálnu k uvažovanej úrovni činnosti žiadateľa, a zabezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa kapacity ☒ infraštruktúry ☒.

↓ nový

3. Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odseku 2. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 42

Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 zmluvy, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete. Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu , ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody zo strany regulačného orgánu uvedeného v článku 55 tejto smernice.

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

3. Rámcová dohoda musí umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie podmienok v nej stanovených, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

4. Rámcová dohoda môže obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo jej ukončenia.

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 4

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

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

↓ 2007/58/ES článok 2. ods. 4
(prispôsobené)

V takýchto výnimočných prípadoch môže rámcová dohoda stanoviť podrobné charakteristiky kapacity, ktorá sa má poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Tieto charakteristiky môžu zahŕňať frekvenciu, objem a kvalitu vlakových

trás. ☒ Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 52.

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 4

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 5 rokov a môže sa obnoviť raz na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 55 je zodpovedný za schvaľovanie nadobudnutia platnosti tejto dohody.

↓ 2001/14/ES

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

Článok 43

Časový plán procesu pridelovania

1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom pridelovania kapacity stanoveným v prílohe IX.

↓ nový

⇒ V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha IX zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. ⇐

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

2. Manažéri infraštruktúry sa predtým, než začnú ☒ konzultácie ☒ o návrhu cestovného poriadku siete, dohodnú s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové ☒ trasy ☒ sa zahrnú do cestovného poriadku siete. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné.

Článok 44

Žiadosť

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

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku siete ☒ musia byť v súlade s ☒ termínmi stanovené v prílohe IX.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

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

4. Žiadatelia žiadajú jedného manažera infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry zasahujúcej do niekoľkých sietí. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry.

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby o kapacitu zasahujúcu viac než jednu sieť mohol žiadateľ požiadať priamo spoločný orgán, ktorý manažéri infraštruktúry zriadili , ako napríklad jednotné kontaktné miesto pre železničné koridory .

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 45

Plánovanie

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

↓ 2001/14/ES článok 20

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ nový

4. Manažér infraštruktúry poskytuje žiadateľom na ich žiadosť v primeranej lehote a dostatočne včas z hľadiska procesu koordinácie uvedeného v článku 46 bezplatne a v písomnej forme na preskúmanie informácie o:

- a) vlakových trasách požadovaných všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých trasách;
- b) vlakových trasách pridelených všetkým ostatným žiadateľom a o nevybavených žiadostiach týkajúcich sa vlakových trás všetkých ostatných žiadateľov na tých istých trasách;
- c) vlakových trasách pridelených všetkým ostatným žiadateľom na tých istých trasách ako počas platnosti predchádzajúceho cestovného poriadku siete;

d) zvyšnej kapacity dostupnej na príslušných trasách;

e) presne vymedzených kritériách použitých v procese pridelovania kapacity.

↓ 2001/14/ES

5. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby vybavil všetky vyjadrené pripomienky.

Článok 46

Koordinačný proces

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

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

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

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor.

4. Princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú ustanovené v podmienkach používania siete. Odrážajú najmä ťažkosti pri dosahovaní dohody o medzinárodných vlakových trasách a možný vplyv zmien na iných manažéroch infraštruktúry.

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

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

Článok 47

Pretiažená infraštruktúra

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nie je možné primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, musí manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlásiť príslušný úsek infraštruktúry za pretiažený . Toto

platí aj pri infraštruktúre, pri ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES

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

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby splňal požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, že také dopravné služby budú pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

Článok 48

Požiadavky *ad hoc*

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

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

Článok 49

Špecializovaná infraštruktúra

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

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické typy prepravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 zmluvy v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tento typ prepravy.

Také vymedzenie nebráni iným typom prepravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii .

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

Článok 50

Kapacitné analýzy

1. Cieľom kapacitných analýz je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí . Tieto analýzy identifikujú dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Každé uvažované opatrenie musí zahŕňať najmä služby presmerovania, služby zmeny načasovania, zmeny cestovnej rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

↓ 2001/14/ES

3. Kapacitné analýzy sa musia ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

Článok 51

Plán na zvýšenie kapacity

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/ES

Plán určí:

- a) dôvody preťaženia;
 - b) pravdepodobný budúci vývoj prepravy;
 - c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;
 - d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

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

Plán môže byť predmetom predchádzajúceho schválenia členským štátom. ⇒ Regulačný orgán uvedený v článku 55 môže vydať stanovisko, či sú opatrenia identifikované v pláne primerané. ⇐

↓ 2001/14/EC

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

- a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity alebo
-

↓ 2001/14/EC (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/EC

Manažér infraštruktúry však môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:

- a) plán na zvýšenie kapacity nemôže byť realizovaný z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo
-

↓ 2001/14/EC (prispôsobené)

- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne uskutočniteľné .

Článok 52

Využitie vlakových trás

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

↓ 2001/14/EC

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

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 53

Kapacita infraštruktúry na účely ~~plánovanej~~ údržbárskych prác

1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržbárskych prác sa predložia počas plánovacieho procesu.
2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánované údržbárske práce na trati na žiadateľov.
-

↓ nový

3. Manažér infraštruktúry včas informuje zainteresované strany o neplánovaných údržbárskych prácach.

Článok 54

Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia pohybu

1. V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán, v ktorom budú uvedené rôzne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov.

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

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

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

ODDIEL 4

⊠ REGULAČNÝ ORGÁN ⊠

Článok 55

Regulačný orgán

1. ⊠ Každý ⊠ členský štát zriadi ⇒ jediný vnútroštátny ⇐ regulačný orgán ktorým môže byť ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti alebo ktorýkoľvek iný orgán, ⇒ pre sektor železničnej dopravy ⇐. Tento orgán ⇒ musí byť samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného orgánu. Musí byť aj ⇐ organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo od žiadateľa. →₁ Okrem toho bude funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní ⊠ verejnej zákazky na poskytnutie služby ⊠. ← Na činnosť orgánu platia princípy uvedené v tomto článku, pričom odvolacie a regulačné funkcie môžu byť prenesené na samostatné subjekty.

↓ nový

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky nezávislosti stanovené v odseku 1.

3. Predseda a správna rada regulačného orgánu pre sektor železničnej dopravy sa menujú na pevne určené obdobie s možnosťou jeho predĺženia pri dodržiavaní jasných pravidiel, ktorými sa zabezpečuje nezávislosť. Vyberajú sa spomedzi osôb, ktoré v regulovaných podnikoch alebo subjektoch nemali žiadne profesionálne postavenie, zodpovednosť ani záujem a neudržiavali s nimi obchodné vzťahy, či už priamo alebo nepriamo, a to v období troch rokov pred ich menovaním a počas výkonu funkcie. Po jeho skončení nesmú mať v nijakom z regulovaných podnikov alebo subjektov žiadne profesionálne postavenie, zodpovednosť ani záujem a nebudú s nimi udržiavať obchodné vzťahy počas obdobia aspoň troch rokov. Pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

⊗ Článok 56 ⊗

⊗ Funkcie regulačného orgánu ⊗

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

- a) podmienok používania siete;
- b) kritérií v nich ⊗ stanovených ⊗;

↓ 2001/14/EC

- c) pridelovacieho procesu a jeho výsledku;
- d) režimu spoplatňovania;

↓ 2001/14/EC (prispôsobené)

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

↓ 2004/49/ES článok 30 ods. 2

- f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10, 11 a 12;

↓ nový

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

2. Regulačný orgán má takisto právomoc monitorovať hospodársku súťaž na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy prehodnotiť odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii medzi žiadateľmi. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či vďaka nim nezískava manažér infraštruktúry plnú moc, ktorú možno zneužiť na diskrimináciu medzi žiadateľmi. Regulačný orgán musí mať na plnenie týchto úloh potrebnú organizačnú kapacitu.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 11

~~7. Bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa politiky hospodárskej a inštitúcií zodpovedných v tejto oblasti, regulačný orgán zriadený podľa článku 30 smernice 2000/14/ES, alebo akýkoľvek iný subjekt s rovnakým stupňom nezávislosti, monitoruje hospodársku súťaž na železničných dopravných trhoch vrátane trhu železničnej nákladnej dopravy.~~

~~Tento orgán sa zriadi v súlade s článkom 30 ods. 1 uvedenej smernice. Každý žiadateľ alebo zainteresovaná strana môže vzniesť sťažnosť na tento orgán, ak si myslí, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, bol predmetom diskriminácie alebo bol akýmkoľvek spôsobom poškodený. Regulačný orgán na základe sťažnosti a prípadne z vlastného podnetu rozhodne pri najbližšej príležitosti o vhodných opatreniach určených na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch. Aby sa zabezpečila nevyhnutná možnosť právnej kontroly a potrebná spolupráca medzi regulačnými orgánmi jednotlivých štátov, sa použije v tejto súvislosti článok 30 ods. 6 a článok 31 uvedenej smernice.~~

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

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

4. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu. ☒ Požadované ☒ informácie ☒ sa musia ☒ poskytnúť bez zbytočného odkladu .
⇒ Regulačný orgán má právomoc vynútiť si takéto žiadosti prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. Sú tu zahrnuté údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom. ⇐

↓ 2001/14/EC (prispôsobené)
⇒ nový

5. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia všetkých informácií. ⇒ V prípade potreby rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä pokiaľ ide o ods. 1 písm. a) až g). ⇐

↓ 2001/14/EC
⇒ nový

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

↓ 2001/14/EC (prispôsobené)

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

↓ 2001/14/EC
⇒ nový

6. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. ⇒ Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, ak sa na súdnom prejednaní odvolania ustanoví, že bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú škodu. ⇐

↓ nový

7. Členské štáty zabezpečia, že regulačný orgán uverejní informácie o riešení sporov a postupoch odvolania v súvislosti s rozhodnutiami manažérov infraštruktúry a poskytovateľov služieb uvedených v prílohe III.

8. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity v prípade manažérov infraštruktúry a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení výkazov uvedenými v článku 6.

Členské štáty zabezpečia, že manažéri infraštruktúry a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 budú poskytovať regulačnému orgánu podrobné regulačné výkazy, aby mohol plniť svoje rôzne úlohy. Tieto regulačné výkazy musia obsahovať aspoň prvky stanovené v prílohe X. Regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznamuje orgánom zodpovedným za riešenie týchto otázok.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha X zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 57

Spolupráca regulačných orgánov

1. Regulačné orgány členských štátov si vymieňajú informácie o svojej práci, o princípoch rozhodovania a praxi ☒ a spolupracujú aj iným spôsobom v záujme ☒ koordinácie svojho rozhodovania v rámci ☒ Únie ☒ . ⇒ Na tento účel pracujú spoločne v pracovnej skupine, ktorá sa pravidelne stretáva. ⇐ Komisia bude ☒ regulačné orgány ☒ v týchto úlohách podporovať.

↓ nový

2. Regulačným orgánom sa umožňuje úzko spolupracovať aj vďaka pracovným podmienkam na uľahčenie vzájomnej pomoci pri vykonávaní ich úloh, pokiaľ ide o monitorovanie trhu a vybavovanie sťažností alebo vyšetrowanie.

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

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

5. Regulačný orgán prijímajúci žiadosť alebo vedúci vyšetrowanie z vlastnej iniciatívy odovzdáva príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa príslušných strán.

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

7. Regulačné orgány vypracujú spoločné princípy a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnení podľa tejto smernice. Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné princípy a postupy. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s článkom 63 ods. 3.

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

↓ 91/440/EHS

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 14

~~Článok 11~~

~~1. Členské štáty sa môžu na Komisiu obrátiť s akoukoľvek otázkou týkajúcou sa vykonávania tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijímajú podľa regulačného postupu uvedeného v článku 11a ods. 2.~~

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 11

~~2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice a týkajúce sa prispôsobenia príloh k tejto smernici sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11a ods. 3.~~

↓ 91/440/EHS (prispôsobené)

Článok 58

Ustanovenia ☒ tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ☒¹⁷.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 59

☒ Výnimky ☒

1. ~~Na obdobie piatich rokov od~~ ⇒ Do ⇐ 15. marca ⇒ 2013 ⇐: Írsko, ako členský štát nachádzajúci sa na ostrove so železničným spojením len s jedným iným členským štátom, ☒ a ☒ pojené kráľovstvo, v prípade Severného Írska, z rovnakého dôvodu, ~~Grécko, ako členský štát, ktorý nemá priame železničné spojenie s iným členským štátom,~~

¹⁷ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

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

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

2. ☒ Ak ☒ viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť ☒ takto ☒ licencovaná ☒ inde ☒ predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb ☒ železničnej dopravy ☒ v Írsku ☒ alebo ☒ Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto ☒ výnimky ☒ sa rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 2.

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

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

3. ☒ Výnimka ☒ uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac päť rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti ☒ výnimky ☒ členský štát používajúci ☒ túto výnimku ☒ môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 2. ☒ Tento ☒ postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

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

~~4. Luxembursko ako členský štát s relatívne malou železničnou sieťou nemusí do 31. augusta 2004 uplatňovať požiadavku týkajúcu sa poverenia nezávislého subjektu funkciami zabezpečujúcimi spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článkov 4 a 14,~~

~~pokiaľ ako členský štát je podľa uvedených článkov povinný zriadiť nezávislé subjekty vykonávajúce úlohy uvedené v uvedených článkoch.~~

↓ nový

Článok 60

Výkon delegovania

1. Právomoci prijímať delegované akty uvedené v článkoch 7 ods. 1 druhom pododseku, 13 ods. 5 druhom pododseku, 15 ods. 5 druhom pododseku, 20 tret'om odseku, 27 ods. 2, 30 ods. 3 druhom pododseku, 31 ods. 5 druhom pododseku, 32 ods. 1 tret'om pododseku, 32 ods. 3, 35 ods. 2, 43 ods. 1 a 56 ods. 8 sa prenášajú na Komisiu na neurčité obdobie.

2. Komisia bezodkladne po prijatí delegovaného aktu oznamuje túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

3. Právomoci prijímať delegované akty sa prenášajú na Komisiu za predpokladu splnenia podmienok ustanovených v článkoch 61 a 62.

Článok 61

Zrušenie delegovania

1. Delegovanie právomocí uvedených v článku 60 ods. 1 môže zrušiť Európsky parlament alebo Rada.

2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorné konanie s cieľom rozhodnúť, či zrušiť delegovanie právomocí, informuje druhého zákonodarcu a Komisiu najneskôr jeden mesiac pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktoré by mohli byť predmetom zrušenia, a dôvody takéhoto zrušenia.

3. Rozhodnutie o zrušení právomocí ukončí delegovanie právomocí uvedených v danom rozhodnutí. Nadobúda účinnosť okamžite alebo v neskoršom termíne stanovenom v rozhodnutí. Nemá vplyv na platnosť už uplatňovaných delegovaných aktov. Uverejňuje sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 62

Námietky proti delegovaným aktom

1. Európsky parlament a Rada môžu namietat' proti delegovanému aktu do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia. Z iniciatívy Európskeho parlamentu alebo Rady sa toto obdobie predlžuje o jeden mesiac.

2. Ak po uplynutí tohto obdobia Európsky parlament ani Rada nemajú námietky proti delegovanému aktu alebo ak pred týmto dátumom Európsky parlament aj Rada informovali

Komisiu o tom, že sa rozhodli nevzniesť námietky, delegovaný akt nadobúda účinnosť dňom uvedeným v jeho ustanoveniach.

3. Ak Európsky parlament alebo Rada namieta proti prijatému delegovanému aktu, tento akt nenadobudne účinnosť. Príslušná inštitúcia uvedie dôvody, prečo má námietky proti delegovanému aktu.

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

Článok 63

Vykonávacie opatrenia

1. Členské štáty sa môžu na Komisiu obrátiť s akoukoľvek otázkou týkajúcou sa vykonávania tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 2.

↓ 2004/49/ES článok 30 ods. 4
(prispôbené)

2. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynuovenie ustanovení tejto smernice a do dvoch mesiacov od prijatia takej žiadosti v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

Bez toho, aby bol dotknutý článok 258 zmluvy, každý členský štát sa môže v priebehu jedného mesiaca od dátumu rozhodnutia Komisie obrátiť s týmto rozhodnutím na Radu. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca od dátumu pridelenia veci vo výnimočných prípadoch prijať odlišné rozhodnutie.

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 6
(prispôbené)

3. Opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok prijíma Komisia ako vykonávacie akty v súlade s postupom uvedeným v článku 64 ods. 3.

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

Článok 64

Komitologický postup

1. Komisii pomáha výbor.

2. ☒ Ak ☒ sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 7

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

↓ 2001/14/ES

Článok 65

Správa

~~Komisia predloží do 15. marecu 2005 Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonaní tejto smernice spolu s prípadnými návrhmi na ďalšie opatrenia spoločenstva.~~

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 9

~~8. Komisia do 1. januára 2009 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní tejto smernice.~~

~~Táto správa sa zaoberá:~~

~~vykonávaním tejto smernice v členských štátoch, najmä jej dosahom na členské štáty, ako sa uvádza v odseku 3a druhom pododseku a efektívnou činnosťou rôznych zúčastnených subjektov,~~

~~vývojom trhu, najmä trendmi v medzinárodnej premávke, činnosťami a trhovými podielmi všetkých subjektov na trhu vrátane nových účastníkov.~~

↓ 2007/58/ES článok 1 ods. 10
(prispôsobené)

Komisia ☒ najneskôr ☒ do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní kapitoly II .

Táto správa taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na ☒ verejné zákazky na poskytnutie služby ☒ a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy berie do úvahy vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná ☒ precestovaná vzdialenosť ☒). Ak je to vhodné, Komisia v správe navrhne doplnkové opatrenia na uľahčenie otvorenia trhu a vyhodnotí dosah všetkých takýchto opatrení.

Článok 66

⊗ Transpozícia ⊗

↓ nový

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami [...], ako aj s prílohami [...] najneskôr do [...]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

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

↓ 2007/58/ES článok 2 ods. 8

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

↓ nový

Článok 67

Zrušenie

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

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

↓ 2001/14/ES (prispôbené)

Článok 68

Nadobudnutie ⊗ účinnosti ⊗

Táto smernica nadobúda ⊗ účinnosť ⊗ ⊗ dvadsiatym dňom po jej uverejnení ⊗ v Úradnom vestníku Európskej únie.

↓ nový

Články [...] a prílohy [...] sa uplatňujú od [...].

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

Článok 69

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V [...]

*Za Európsky parlament
Predseda*

*Za Radu
predseda*

↓ 2001/12/ES príloha I

PRÍLOHA I

PRÍSTAVY

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/ES článok 1 a príloha B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236) článok 20 a
príloha II, s. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/ES príloha I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236) článok 20 a
príloha II, s. 456

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/ES príloha I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobredas~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236)
článok 20 a príloha II, s. 456

~~KYΠPOΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/ES príloha I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236) článok 20 a
príloha II, s. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/ES príloha I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236) článok 20 a
príloha II, s. 456

~~POLSKA~~

~~Szecein~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/ES príloha I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/ES článok 1 a príloha
.B

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Akt o pristúpení
(Ú. v. EÚ L 2003/236) článok 20 a
príloha II, s. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/ES príloha I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

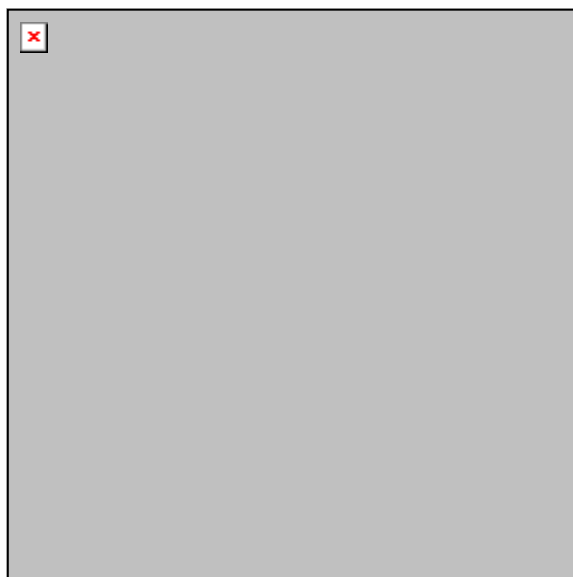
Stockholm

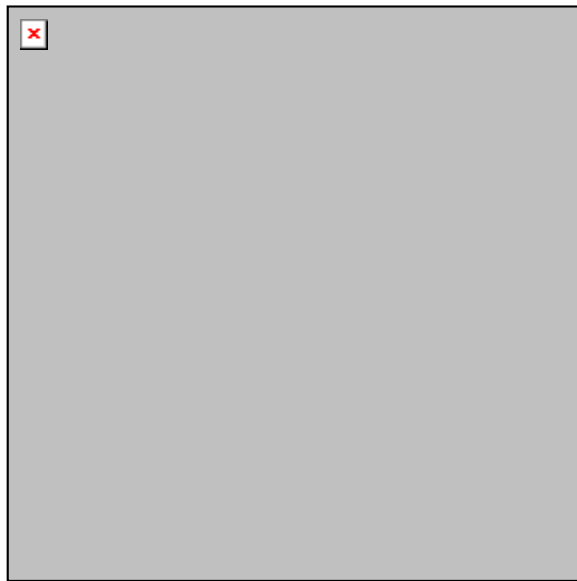
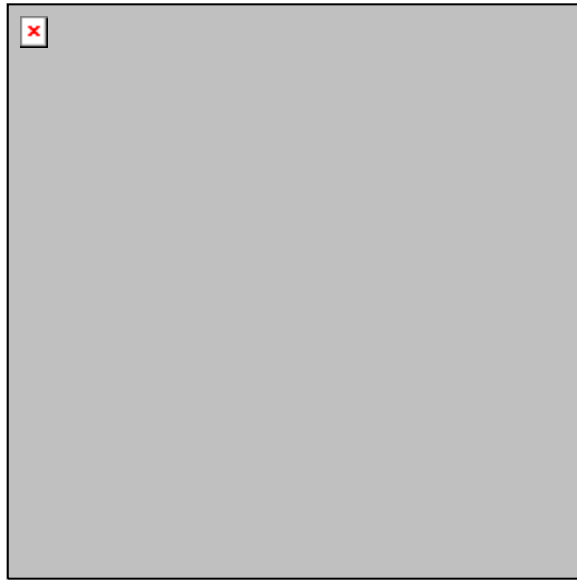
Trelleborg-Ystad

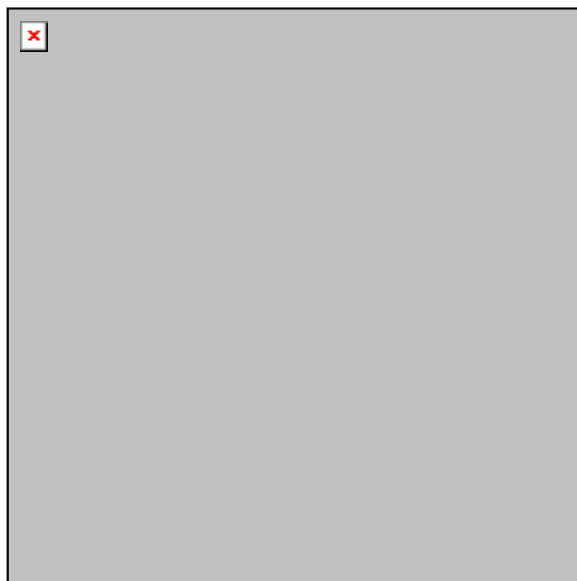
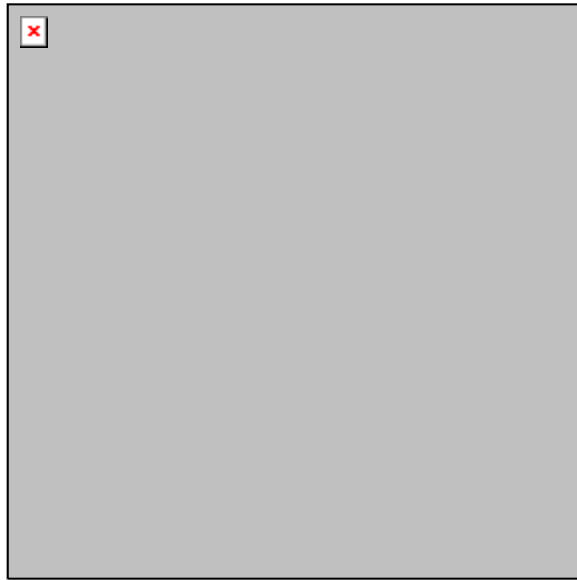
Umeå

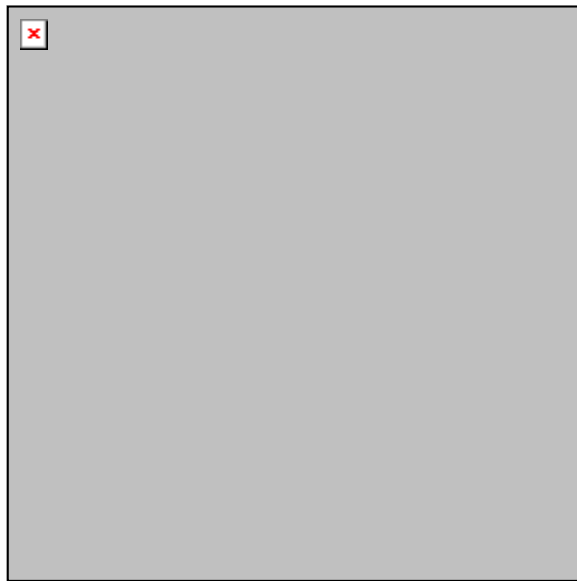
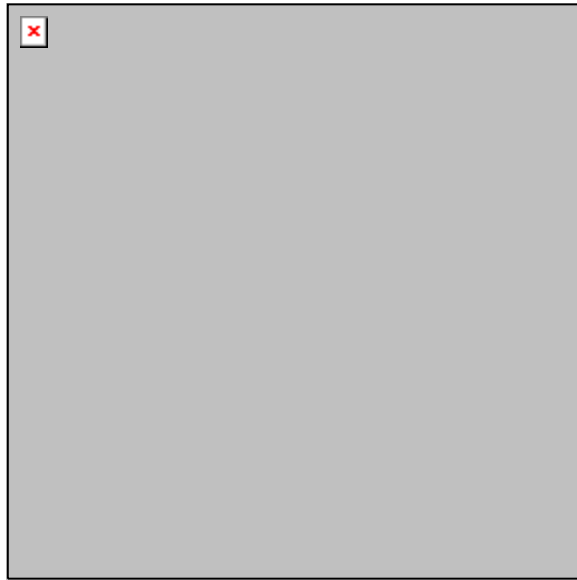
UNITED KINGDOM

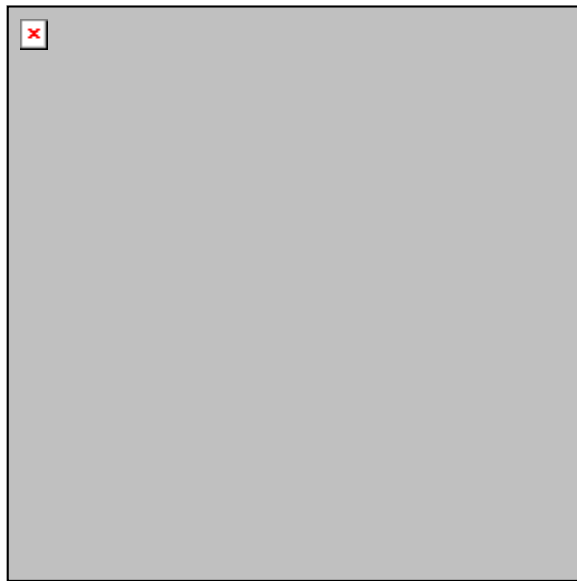
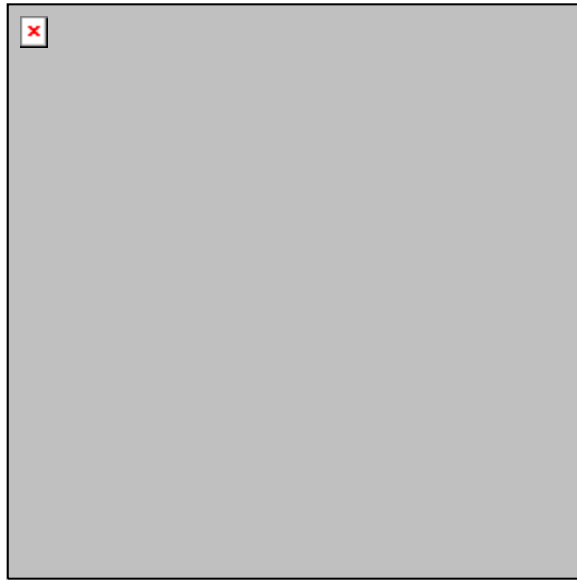
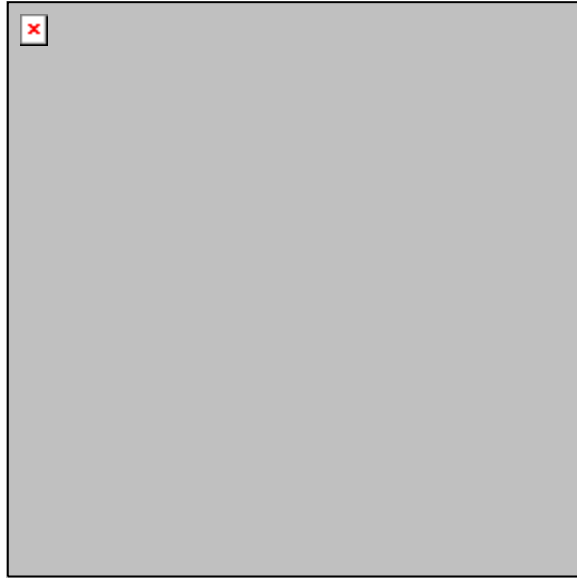
Všetky přístavy spojené so železnicou

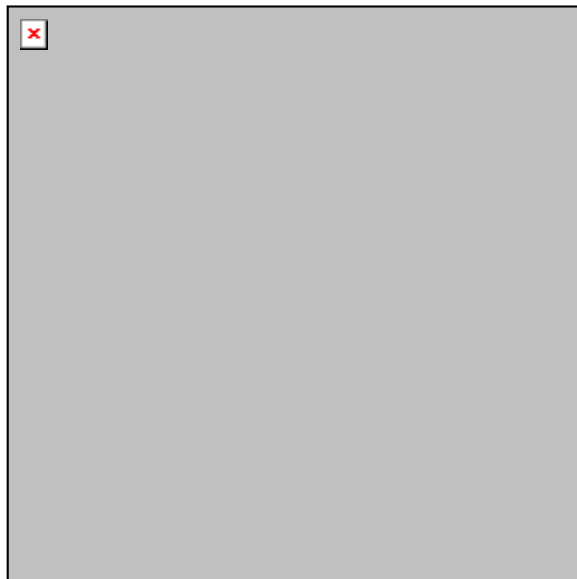
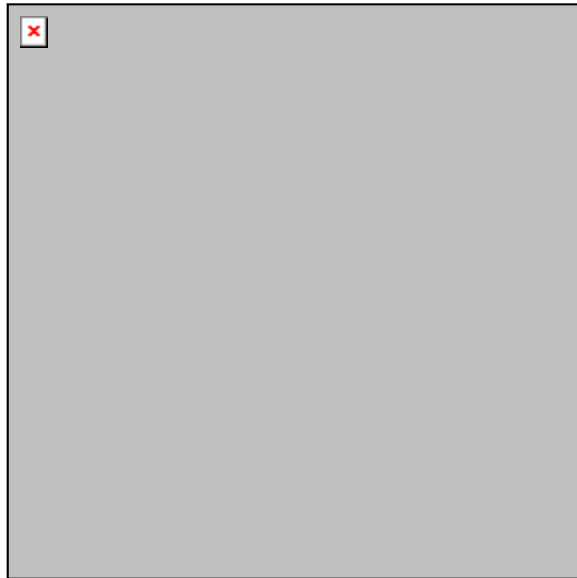
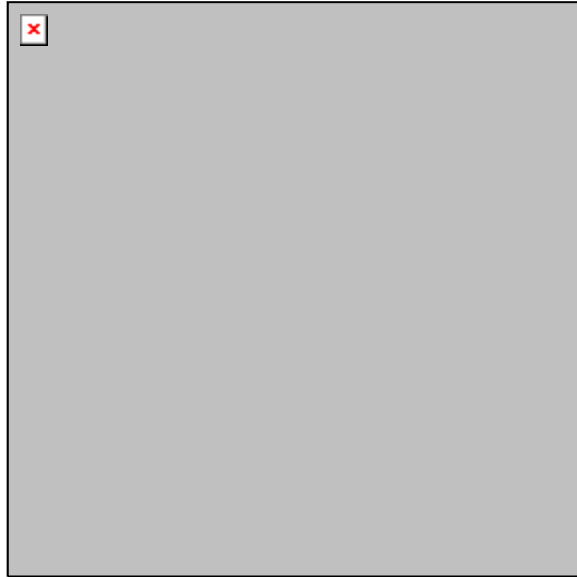


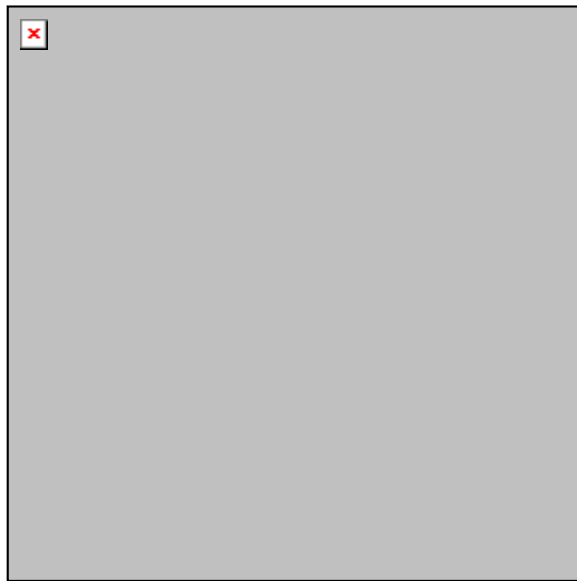
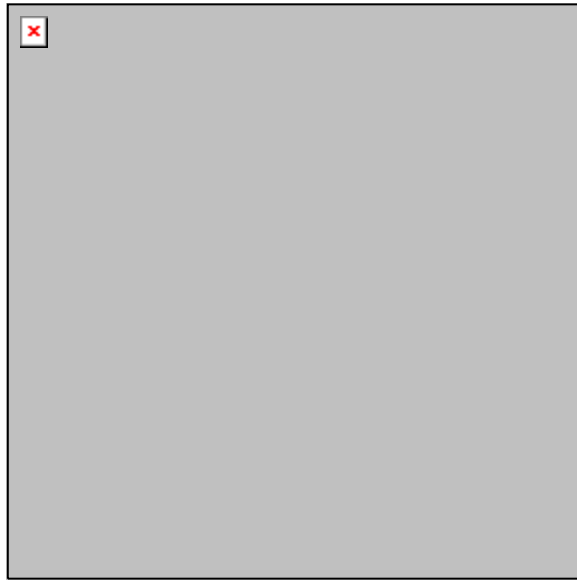


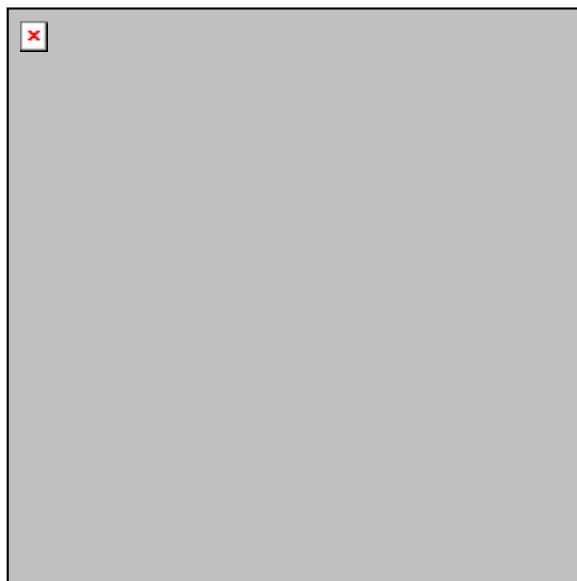
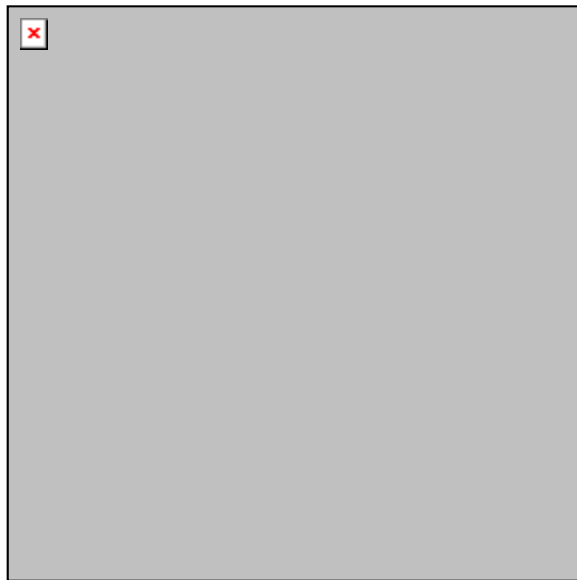
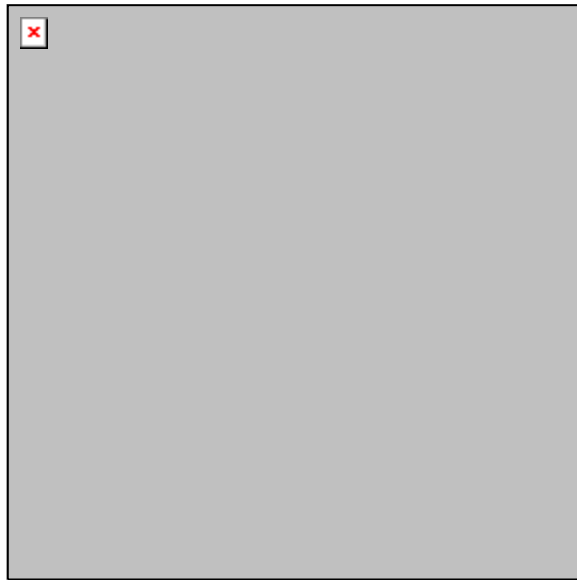


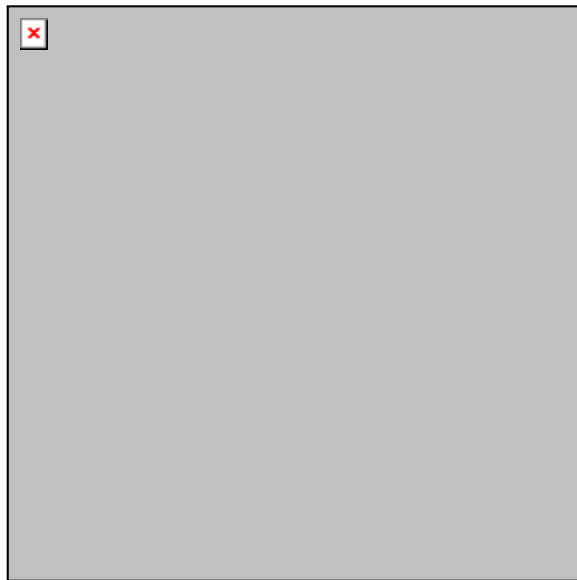
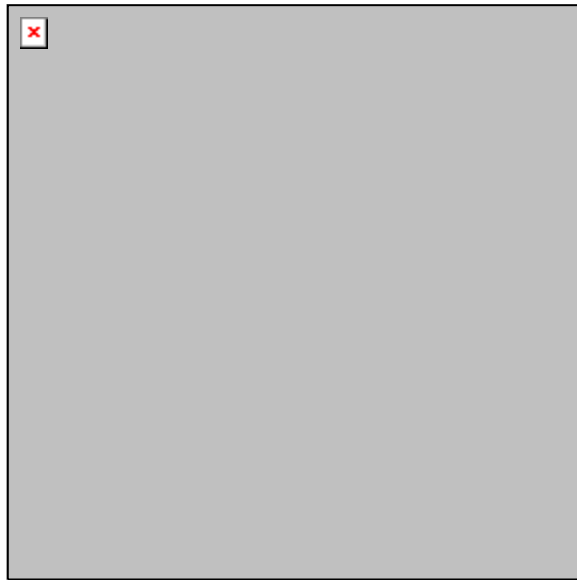












PRÍLOHA I

Zoznam položiek železničnej infraštruktúry

Železničná infraštruktúra obsahuje tieto položky, pokiaľ patria k hlavným a manipulačným koľajam, okrem koľají vo vnútri opravárenských dielní, výhrevní alebo lokomotívnych dep, ako i súkromných koľajových prípojok alebo manipulačných koľají:

- pozemky,
- drážne teleso a pláň, hlavne násypy, zárezy, drenáže a odvodňovacie priekopy, spevňovacie múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, postranné pruhy a cesty, múry oplotenia, živé ploty, ohrady, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na vyhrievanie výhybiek, priecestia atď., snehové ploty,
- inžinierske stavby: mosty, priechody a iné železničné nadjazdy, tunely, zakryté zárezy a iné železničné podjazdy, oporné múry a ochranné stavby proti lavínam, zosuvom kamenia atď.,
- úrovňové priecestia vrátane zariadení nutných na bezpečnosť cestnej premávky,
- železničný zvršok, najmä: koľaje, žliabkové a vodiace koľaje, pražce a dlhé pražce, drobné koľajivo na spojenie koľají, lože vrátane štrku a piesku, výhybky a koľajové kríženia atď., točne a posuny (s výnimkou tých koľají, ktoré slúžia len na hnacie vozidlá),
- cestné zariadenia na predstaničných plochách a nákladných staniaciach vrátane príjazdových komunikácií,
- zabezpečovacie, signalizačné a oznamovacie zariadenie na voľnej trati, na staniaciach a zoraďovacích staniaciach vrátane zariadení na výrobu, premenu a rozdelenie elektrického prúdu na signalizačné a diaľkové spojové zariadenie, budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,
- osvetľovacie zariadenie na účely cestnej premávky a jej bezpečnosti,
- zariadenie na premenu a prívod prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejov, trolejové vedenie so stožiarňami, tretie koľaje s nosnými stĺpmi,
- služobné budovy traťovej služby.

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7
(prispôsobené)

PRÍLOHA II

⊗ **Základné funkcie manažéra infraštruktúry** ⊗

⊗ (uvedené v článku 7) ⊗

↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7

Zoznam základných funkcií uvedených v článku 7:

~~– príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom vrátane udeľovania individuálnych licencií.~~

– ↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7
(prispôsobené)
⇒ nový

- rozhodovanie ⊗ o ⊗ pridelovaní ⊗ vlakovej ⊗ trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás,
 - rozhodovanie ⊗ o ⊗ spoplatňovaní infraštruktúry ⇒ vrátane stanovenia a vyberania poplatkov ⇐ .
-

– ↓ 2001/12/ES článok 1 ods. 7

~~– monitorovanie dodržiavania povinností vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.~~

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

PRÍLOHA III

Služby poskytované pre železničné podniky

⊗ (uvedené v článku 13) ⊗

↓ 2001/14/ES

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity ⊗ železničnej infraštruktúry ⊗ ;

↓ 2001/14/ES

b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;

c) použitie výhybiek a odbočiek;

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

d) riadenie vlakov vrátane ⊗ návstenia, ⊗ , regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;

↓ nový

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

f) zariadenia na doplnenie paliva, ak sú k dispozícii;

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

2. Prístup ⇒ sa poskytuje aj ⇐ k servisným zariadeniam a k poskytovaniu služieb ⇒ v týchto zariadeniach ⇐ ~~zahŕňa~~:

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

~~a) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii;~~

~~b) zariadenia na doplnenie paliva;~~

a) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia ⇒ vrátane predaja lístkov a informačných služieb týkajúcich sa cestovania ⇐ ;

b) nákladné terminály;

c) zriaďovacie stanice;

d) zariadenia na ☒ radenie ☒ vlakov;

e) odstavné koľaje;

f) údržbárske a iné technické zariadenia;

↓ nový

g) zariadenia v prístavoch spojené so železničnými činnosťami;

h) pomocné zariadenia vrátane služby vlečenia.

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇒ nový

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:

a) trakčný prúd ⇒ , za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie elektrického napájacieho zariadenia ⇐ ;

b) predbežné vykurovanie osobných vlakov;

c) dodávku paliva, ⇒ za ktorú sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadení na doplnenie paliva ⇐ ~~posunovanie a všetky ostatné služby poskytované vyššie uvedenými zariadeniami prístupových služieb;~~

d) špecifické dohody so zákazníkmi o:

- kontrole prepravy nebezpečného tovaru,
- pomoci pri jazde netypických vlakov.

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:

a) prístup k telekomunikačnej sieti;

- b) poskytovanie doplnkových informácií;
 - c) technickú kontrolu koľajových vozidiel .
-

↓ nový

PRÍLOHA IV

Informácie potrebné na monitorovanie trhu so železničnou dopravou

(uvedené v článku 15)

1. Vývoj výkonnosti železničnej dopravy a náhrada za záväzky služby vo verejnom záujme (PSO – Public Service Obligations)

	2007	Odchýlka v percentách v porovnaní s predchádzajúcim rokom	2008	Odchýlka v percentách v porovnaní s predchádzajúcim rokom
Nákladná doprava (v tkm) spolu				
Medzinárodná doprava				
Tranzit				
Vnútroštátna doprava				
Osobná doprava (v okm) spolu				
Medzinárodná doprava				
Tranzit				
Vnútroštátna doprava				
Z toho v rámci PSO				
Vyplatená náhrada za PSO (v eurách)				

2. Podiely železničných podnikov na celkovej výkonnosti dopravy na konci roku 2008 (zoznam železničných podnikov s trhovým podielom v tkm/okm \geq 1%):

Železničné podniky (NÁKLADNÁ DOPRAVA)	Podiel (% tkm)	Celkový trhov ^y podiel neetablovaných subjektov

Železničné podniky (OSOBNÁ DOPRAVA)	Podiel (% okm)	Celkový trhov ^y podiel neetablovaných subjektov

3. Regulačné orgány:

	Minulý rok	Predminulý rok
Počet zamestnancov, ktorí riešia regulačné otázky týkajúce sa prístupu na trh so železničnou dopravou:		
Počet vybavených sťažností:		
Počet ukončených vyšetrení <i>ex officio</i> :		
Počet prijatých rozhodnutí		
– v súvislosti so sťažnosťami:		
– v súvislosti s vyšetreniami <i>ex officio</i> :		

4. Vnútroštátne právne predpisy a regulačné akty týkajúce sa železničnej dopravy vydané minulý rok.

5. Vývoj dôležitý z hľadiska reštrukturalizácie etablovaných železničných podnikov a prijatia/vykonávania vnútroštátnych stratégií v oblasti dopravy v priebehu minulého roka.

6. Významné školiace iniciatívy/opatrenia v oblasti železničnej dopravy prijaté vo vašej krajine v priebehu minulého roka.

7. Zamestnanosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry na konci minulého roka.

Celkový počet zamestnancov železničných podnikov	
– z toho počet vodičov vlakov	
– z toho ostatní mobilní zamestnanci pracujúci cez hranice	
Celkový počet zamestnaných manažérov infraštruktúry	
Ostatní zamestnanci vrátane zamestnancov spoločností poskytujúcich služby súvisiace so železničnou dopravou (napr. opravovne, prevádzkovatelia terminálov, odborná príprava, prenájom vodičov vlakov, dodávka energie)	

8. Stav viacročných zmlúv týkajúcich sa správy infraštruktúry platných v priebehu minulého roka:

Manažér infraštruktúry	Dĺžka siete zahrnutá do zmluvy	Časová platnosť zmluvy počnúc [dátum]	Bolo schválené vymedzenie ukazovateľov výkonnosti (áno/nie)? Ak áno, uveďte podrobnosti.	Vyplatená náhrada spolu (v eurách/rok)	

9. Náklady na infraštruktúru (konvenčná sieť a vysokorýchlostná sieť):

	Údržba	Obnova	Zvýšenie kapacity
Konvenčné trate v priebehu minulého roka: (v eurách)			
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)			
Predpoveď na tento rok (v eurách)			

(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)	
Vysokorýchlostné trate v priebehu minulého roka (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)	
Predpoveď na tento rok (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)	

10. Odhadované množstvo nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou infraštruktúry na konci minulého roka.

Konvenčné trate v priebehu minulého roka (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa má pracovať)	
Vysokorýchlostné trate v priebehu minulého roka (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa má pracovať)	

11. Investície do vysokorýchlostnej železničnej siete:

Trate	Dĺžka tratí uvedených do prevádzky (v kilometroch)	Dĺžka tratí uvádzaných do prevádzky (v kilometroch) výhľadovo pri bežnom plánovaní v priebehu 10/20 rokov

12. Dĺžka železničnej siete na konci minulého roka:

Konvenčné trate (v kilometroch)	
Vysokorýchlostné trate (v kilometroch)	

13. Poplatky za traťový prístup v minulom roku.

Kategória vlakov	Priemerný poplatok v eurách na vlak na kilometer nezahŕňajúci náklady na používanie elektrickej energie
Nákladný vlak s hrubou tonážou 1 000	
Medzimestský osobný vlak s hrubou tonážou 500	
Prímestský osobný vlak s hrubou tonážou 140	

14. Existencia systému výkonnosti zriadeného podľa článku 35 tejto smernice (ak existuje, uveďte jeho hlavné charakteristiky).**15. Počet platných licencií vydaných príslušným vnútroštátnym orgánom**

	Platné licencie k 31. decembru minulého roka	Odobraté licencie	Nové vydané licencie	Platné licencie k 31. decembru predminulého roka
Spolu				
Z toho:				
– pre nákladnú dopravu				
– pre osobnú dopravu				

16. Štádium zavádzania ERTMS (European Railway Traffic Management System).**17. Ďalší dôležitý vývoj**

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

PRÍLOHA V

☒ Finančná spôsobilosť ☒

☒ (uvedená v článku 20) ☒

1. Finančná spôsobilosť sa overí prostredníctvom ročnej účtovnej závierky ☒ železničného ☒ podniku alebo v prípade, ak žiadajúci podnik nemôže predložiť ročnú účtovnú závierku, prostredníctvom súvahy. Musia sa poskytnúť najmä podrobné údaje týkajúce sa ☒ týchto ☒ aspektov:

↓ 95/18/ES

- a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;
- b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;
- c) prevádzkový kapitál;

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

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

↓ 95/18/ES

- e) zaťaženie podnikových aktív.

↓ 95/18/ES (prispôsobené)

2. Žiadateľ nie je finančne spôsobilý najmä vtedy, ak má značné nedoplatky na daniach alebo sociálnom zabezpečení, ktoré sú výsledkom činnosti ☒ podniku ☒ .

↓ 95/18/ES

3. Orgán môže požadovať najmä predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty musia obsahovať informácie týkajúce sa záležitostí uvedených v bode 1.
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

PRÍLOHA VI

Obsah podmienok používania siete

☒ (uvedený v článku 27) ☒

Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú ☒ tieto ☒ informácie:

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

1. Časť udávajúcu charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. ⇒ Informácie v tejto časti musia byť v súlade s registrami, ktoré sa majú uviesť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať. ⇐
-

↓ 2001/14/ES príloha I

⇒ nový

2. Časť o princípoch spoplatňovania a tarifách. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch ⇒ a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so ⇐ službami uvedenými v prílohe III, zabezpečenými len jedným poskytovateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne rozsahy, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 ~~ods. 4 a 5~~ ⇒ až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky ⇐. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú ⇒ v priebehu nasledujúcich piatich rokov ⇐.
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

3. Časť o princípoch a kritériách pridelovania kapacity. V tejto časti sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane ☒ pravdepodobných ☒ kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu pridelovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
-

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

- a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
- b) požiadavky na žiadateľov;
- c) časový plán podávania žiadostí a pridelovacieho procesu ⇒ a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom v súlade s článkom 45 ods. 4 ⇐;

- d) princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces ⇨ , a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu ⇨ ;
 - e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;
 - f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
 - g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít pridelovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)
⇨ nový

V tejto časti sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a ☒ žiadosťami ☒ , ktoré sú predmetom postupu *ad hoc*. ⇨ Táto časť obsahuje vzorový formulár žiadostí o kapacitu. Manažér infraštruktúry uverejňuje aj podrobné informácie o postupoch pridelovania medzinárodných vlakových trás. ⇨

↓ nový

- 4. Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES¹⁸.
- 5. Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35.
- 6. Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe III a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nepodliehajú kontrole manažérov infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete.
- 7. Vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

¹⁸ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

PRÍLOHA VII

Základné princípy a obmedzenia zmluvných dojednaní medzi príslušnými orgánmi a manažérmi infraštruktúry

(uvedené v článku 30)

V zmluvnom dojednaní sa uvádzajú ustanovenia článku 30 vrátane:

1. rozsahu pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre podľa prílohy III. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty rozvoja infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Výstavbu novej infraštruktúry možno zahrnúť ako osobitnú položku;
2. štruktúry schválených platieb rozdelených medzi služby infraštruktúry uvedené v prílohe III, údržbu, výstavbu novej infraštruktúry a riešenie aktuálnych nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou;
3. výkonnostných cieľov zameraných na užívateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na:
 - a) výkon vlaku a spokojnosť zákazníka;
 - b) kapacitu siete;
 - c) správu aktív;
 - d) rozsah činností;
 - e) úroveň bezpečnosti a
 - f) ochranu životného prostredia;
4. množstva prípadných nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou, výdavkov vyčlenených na ich riešenie a aktív, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky;
5. stimulov vsúlade s článkom 30 ods. 1;
6. minimálnych požiadaviek na manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok;
7. mechanizmu, ktorým sa zabezpečí, že znížené náklady sa v značnej miere prejavia u užívateľov vo forme zníženej úrovne poplatkov;
8. schváleného obdobia platnosti dohody, ktoré sa časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu manažéra infraštruktúry, koncesie alebo licencie, ako aj vrátane spoplatňovacieho rámca a pravidiel stanovených štátom;
9. pravidiel riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií vrátane minimálnej úrovne služieb v prípade štrajkov, ak sa

vyskytnú, a predčasného ukončenia zmluvného dojednanja a informovania užívateľov;

10. nápravných opatrení, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán porušila svoje zmluvné záväzky; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody vrátane úlohy regulačného orgánu.

PRÍLOHA VIII

Požiadavky na náklady a poplatky súvisiace so železničnou infraštruktúrou

(uvedené v článku 31 ods. 3 a 5, 32 ods. 1 a 3, a v článku 35)

1. Priame náklady na prevádzku vlakov uvedené v článku 31 ods. 3, ktoré sa vzťahujú na opotrebovanie infraštruktúry, nezahŕňajú tieto položky:
 - a) režijné náklady v rámci celej siete vrátane miezd a dôchodkov
 - b) úroky splatné z kapitálu
 - c) viac ako desatinu nákladov súvisiacich s plánovacím procesom, pridelovaním vlakovej trasy, riadením premávky, odbavovaním a návestením jazdy vlaku
 - d) amortizácia informačných, oznamovacích alebo telekomunikačných zariadení
 - e) náklady súvisiace so správou nehnuteľností, najmä s ich nadobúdaním, predajom, demontážou, dekontamináciou, rekultiváciou alebo prenájmom pozemkov alebo iného nehnuteľného majetku
 - f) sociálne služby, školy, škôlky, reštaurácie
 - g) náklady súvisiace so zásahom vyššej moci, nehodami, poruchami v prevádzke

Keď priame náklady presiahnu v priemere v rámci celej siete 35 % priemerných nákladov na údržbu, správu a obnovu siete vypočítaných na základe najjazdených kilometrov vlaku, manažér infraštruktúry to podrobne zdôvodní regulačnému orgánu. Priemerné náklady vypočítané na tento účel nezahŕňajú prvky nákladov uvedené v bodoch e), f) alebo g).

2. Poplatky za infraštruktúru diferencované na základe hluku uvedené v článku 31 ods. 5 spĺňajú tieto požiadavky:
 - a) Poplatok sa diferencuje tak, aby sa doň premietlo zloženie vlaku z koľajových vozidiel, pri ktorom sa dodržiavajú prahové hodnoty pre hluk stanovené v rozhodnutí Komisie 2006/66/ES¹⁹ (TSI Hluk).
 - b) Prioritu majú nákladné vozne.
 - c) Diferenciácia podľa hladiny emisií hluku nákladných vozňov umožňuje v primeranej lehote splatiť investície zamerané na vybavenie vozňov dostupnou, ekonomicky najlepšie uskutočniteľnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

- d) Za ďalšie prvky na diferenciáciu poplatkov možno považovať napríklad:
 - i) čas v priebehu dňa, najmä nočná premávka z hľadiska emisií hluku;
 - ii) zloženie vlaku s dosahom na hladinu emisií hluku;
 - iii) zraniteľnosť oblasti zasiahnutej emisiami v miestnom meradle;
 - iv) ďalšie triedy emisií hluku, ktoré sú podstatne nižšie ako v prípade bodu a).

3. Manažér infraštruktúry preukazuje regulačnému orgánu schopnosť vlakovej služby platiť príplatky podľa článku 32 ods. 1, pričom každá zo služieb uvedených v rámci jednej z týchto bodov patrí k rôznym trhovým segmentom:

- a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy
- b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky
- c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby
- d) kombinovaná doprava verzus priame vlaky
- e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verzus služby medzimestskej osobnej dopravy
- f) blokové vlaky verzus jednovozňové zaťažovacie vlaky
- g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy

4. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto princípov:

- a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne kvality služby a neohrozenia ekonomickej uskutočniteľnosti služby sa manažér infraštruktúry po súhlase regulačného orgánu dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu oneskorení a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými jazdami vlakov, ako aj všetkými jazdami vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.
- b) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítavajú oneskorenia, a to aspoň päť dní pred jazdou vlaku.
- c) Príčiny všetkých oneskorení sa zaraďujú do jednej z týchto tried alebo podtried oneskorení:
 - 1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 1.1. Zostavovanie cestovného poriadku
 - 1.2. Radenie vlaku

- 1.3. Chyby v prevádzkovom postupe
- 1.4. Nesprávne uplatňovanie prioritných pravidiel
- 1.5. Zamestnanci
- 1.6. Iné príčiny
- 2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 2.1. Návestidlá
 - 2.2. Návestidlá na úrovňových priestoroch
 - 2.3. Telekomunikačné zariadenia
 - 2.4. Napájacie zariadenia
 - 2.5. Trať
 - 2.6. Konštrukcie
 - 2.7. Zamestnanci
 - 2.8. Iné príčiny
- 3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 3.1. Plánovaná výstavba
 - 3.2. Nezrovnalosti pri realizácii výstavby
 - 3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati
 - 3.4. Iné príčiny
- 4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry
 - 4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry
 - 4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry
- 5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 5.1. Prekročenie času brzdenia
 - 5.2. Žiadosť železničného podniku
 - 5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou
 - 5.4. Nezrovnalosti pri nakládke
 - 5.5. Obchodná príprava vlaku

- 5.6. Zamestnanci
- 5.7. Iné príčiny
- 6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 6.1. Plánovanie rozpisu služieb/zmena rozpisu služieb
 - 6.2. Radenie vlaku železničným podnikom
 - 6.3. Problémy týkajúce sa osobných vozňov (osobná doprava)
 - 6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)
 - 6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, lokomotív a motorových vozidiel
- 6.6. Zamestnanci
- 6.7. Iné príčiny
- 7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky
 - 7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik
 - 7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik
- 8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 8.1. Štrajk
 - 8.2. Administratívne formality
 - 8.3. Vonkajší vplyv
 - 8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny
 - 8.5. Oneskorenie pre vonkajšie príčiny na nasledujúcej sieti
 - 8.6. Iné príčiny
- 9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká
 - 9.2. Obsadenie trate v dôsledku oneskorenia toho istého vlaku
 - 9.3. Obsadenie trate v dôsledku oneskorenia iného vlaku
 - 9.4. Obrátenie
 - 9.5. Spojenie

9.6. Potrebné ďalšie vyšetovanie

- d) Vždy, keď to bude možné, musí zodpovednosť za oneskorenie nieť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.
- e) Pri výpočte platieb sa zohľadňuje priemerné oneskorenie vlakových služieb, v prípade ktorých sa uplatňujú podobné požiadavky na presnosť.
- f) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahŕňajú všetky oneskorené jazdy vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.
- g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 50, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
- h) Manažér infraštruktúry uverejňuje raz do roka priemernú úroveň kvality služby, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov schválených v rámci systému výkonnosti.

5. Dočasné zníženie poplatku za infraštruktúru v prípade vlakov, ktoré sú vybavené ETCS podľa článku 32 ods. 3, sa ustanovuje takto:

V prípade nákladnej dopravy:

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zľava	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

V prípade osobnej dopravy:

Rok	2020	2021	2022	2023	2024
Zľava	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

PRÍLOHA IX

Časový plán procesu pridelovania

⊠ (uvedený v článku 43) ⊠

↓ 2001/14/ES

1. Cestovný poriadok siete sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
-

↓ 2002/844/ES článok 1

2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci, druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
-

↓ 2001/14/ES (prispôsobené)

⇒ nový

3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku siete, nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete.
 4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými ⇒ manažermi infraštruktúry ⇐ pridelovacie orgánmi podľa článku 15 zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa tieto vlakové trasy v ďalšom procese dodržiavali, pokiaľ je to možné.
 5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ⊠ ponúk žiadateľmi ⊠ manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.
-

PRÍLOHA X**Regulačné výkazy, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu**

(uvedené v článku 56 ods. 8)

Regulačné výkazy, ktoré sa poskytujú regulačnému orgánu podľa článku 56 ods. 8, obsahujú aspoň tieto prvky:

1. Oddelenie výkazov

Regulačné výkazy, ktoré majú poskytnúť manažéri infraštruktúry a všetky podniky alebo iné subjekty poskytujúce železničnú dopravu alebo integrujúce jej rôzne kategórie alebo prijímajúce verejné finančné prostriedky,

- a) zahŕňajú výkazy ziskov a strát a súvahu oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;
- b) uvádzajú podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom; to zahŕňa podrobné preskúmanie peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;
- c) zahŕňajú kategórie nákladov a ziskov, čím umožňujú určiť, či došlo ku kríženiu dotácií medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;
- d) sú dostatočne podrobné podľa toho, do akej miery to regulačný orgán považuje za potrebné a primerané;
- e) má k nim byť pripojený dokument, v ktorom sa ustanovuje metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti.

Keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, regulačné výkazy sa vypracovávajú pre skupinu ako celok a pre každú dcérsku spoločnosť. V regulačných výkazoch sa mali uviesť presné údaje o platbách medzi spoločnosťami, aby sa zaistilo, že verejné finančné prostriedky sa použili primerane.

2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

V regulačných výkazoch, ktoré majú poskytnúť regulačnému orgánu manažéri infraštruktúry, sa

- a) uvádzajú rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;
- b) poskytujú dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán,

tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;

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

3. Finančná výkonnosť

Regulačné výkazy, ktoré majú poskytnúť regulačnému orgánu manažéri infraštruktúry, obsahujú

- a) výkaz finančnej výkonnosti
- b) súhrnný výkaz výdavkov
- c) výkaz výdavkov na údržbu
- d) výkaz prevádzkových výdavkov
- e) výkaz príjmov
- f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov

4. Iné otázky

V prípade manažérov infraštruktúry uskutočňuje audit regulačných výkazov nezávislý audítor. Audítorská správa sa pripája k regulačným výkazom.

Regulačné výkazy obsahujú výkazy ziskov a strát a súvahu a musia sa odsúhlasiť v zákonne predpísaných výkazoch spoločnosti a pre všetky odsúhlasené položky sa poskytujú vysvetlenia.



PRÍLOHA XI

Časť A

Zrušené smernice a zoznam ich následných zmien a doplnení (uvedené v článku 67)

Smernica Rady 91/440/EHS

(Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES

(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES

(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164)

Smernica Rady 2006/103/ES

(Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344)

len bod B prílohy

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES

(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44)

len článok 1

Smernica Rady 95/18/ES

(Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES

(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES

(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)

len článok 29

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES

(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29)

Rozhodnutie Komisie 2002/844/ES

(Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES

(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)

len článok 30

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES

(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44)

len článok 2

Časť B

Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva (uvedený v článku 67)

Smernica	Lehota na transpozíciu
91/440/EHS	1. január 1993
95/18/ES	27. jún 1997
2001/12/ES	15. marec 2003
2001/13/ES	15. marec 2003
2001/14/ES	15. marec 2003
2004/49/ES	30. apríl 2006
2004/51/ES	31. december 2005
2006/103/ES	1. január 2007
2007/58/ES	4. jún 2009

PRÍLOHA XII

TABUĽKA ZHODY

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2			článok 2 ods. 1
	článok 1 ods. 2		článok 2 ods. 2
		článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 3
článok 2 ods. 3	článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4	článok 2 ods. 4
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 5
článok 3			článok 3 ods. 1 až 8
	článok 2 písm. b) a c)		článok 3 ods. 9 a 10
		článok 2	článok 3 ods. 11 až 21
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1, 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3			článok 7 ods. 1
		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 2
článok 7 ods. 1, 3 a 4			článok 8 ods. 1, 2 a 3
		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 4
článok 9 ods. 1 a 2			článok 9 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3 a 3a			článok 10 ods. 1 a 2 prvý, druhý a tretí pododsek

článok 10 ods. 3b		článok 11 ods. 1, 2 a 3
		článok 11 ods. 4
článok 10 ods. 3c a 3e		článok 11 ods. 5 a 6
článok 10 ods. 3f		článok 12
	článok 5	článok 13
		článok 14
článok 10b		článok 15
	článok 3	článok 16
	článok 4 ods. 1 až 4	článok 17 ods. 1 až 4
	článok 5	článok 18
	článok 6	článok 19
	článok 7	článok 20
	článok 8	článok 21
	článok 9	článok 22
	článok 4 ods. 5	článok 23 ods. 1
	článok 10	článok 23 ods. 2 a 3
	článok 11	článok 24
	článok 15	článok 25
		článok 26
	článok 1 ods. 1 druhý pododsek	článok 27
	článok 3	článok 28
článok 10 ods. 5		článok 29
	článok 4 ods. 1 a 3 až 6	článok 30
	článok 6 ods. 2 až 5	článok 31
	článok 7	článok 32
	článok 8	článok 33
	článok 9	

článok 12

článok 14a

článok 10

článok 11

článok 12

článok 13

článok 14 ods. 1 a 3

článok 15

článok 16

článok 17

článok 18

článok 19

článok 20 ods. 1, 2 a 3

článok 20 ods. 4

článok 21

článok 22

článok 23

článok 24

článok 25

článok 26

článok 27

článok 28

článok 29

článok 30 ods. 1

článok 30 ods. 2

článok 31

článok 33 ods. 1, 2 a 3

článok 34

článok 35

článok 36

článok 38

článok 39

článok 40

článok 41

článok 42

článok 43

článok 44

článok 45 ods. 1, 2, a 3

článok 45 ods. 4

článok 45 ods. 5

článok 46

článok 47

článok 48

článok 49

článok 50

článok 51

článok 52

článok 53

článok 54

článok 55

článok 56 ods. 1

článok 57

článok 58

článok 59

			článok 60
			článok 61
			článok 62
článok 11		článok 34	článok 63
článok 11a		článok 35 ods. 1 až 3	článok 64
článok 10 ods. 9			článok 65
		článok 38	článok 66
			článok 67
	článok 17	článok 39	článok 68
článok 16	článok 18	článok 40	článok 69
			príloha I
príloha II			príloha II
		príloha II	príloha III
			príloha IV
	príloha		príloha V
		príloha I	príloha VI
			príloha VII
			príloha VIII
		príloha III	príloha IX
			príloha X