

POZÍCIA RADY (EÚ) č. 8/2012 V PRVOM ČÍTANÍ

s cieľom prijať Smernicu Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)

Prijatá Radou 8. marca 2012

(Text s významom pre EHP)

(2012/C 108 E/02)

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 výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽⁴⁾, smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom ⁽⁵⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ⁽⁶⁾ boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.
- (2) Väčšia integrácia dopravného sektora Únie je dôležitým prvkom budovania vnútorného trhu a železnice sú životne dôležitou časťou dopravného sektora Únie v snahe dosiahnuť udržateľnú mobilitu.
- (3) Efektívnosť železničného systému by sa mala zlepšovať, aby sa integrovala do konkurencieschopného trhu, pričom by sa mali brať do úvahy špeciálne charakteristiky železníc.

(4) Členským štátom s významným podielom železničnej dopravy s tretími krajinami s rovnakým rozhodom koľají, ktorý je iný než má hlavná železničná sieť Únie, by malo byť umožnené mať osobitné prevádzkové pravidlá zabezpečujúce koordináciu medzi ich manažermi infraštruktúry a manažermi infraštruktúry dotknutých tretích krajín a spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi.

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

(6) V súlade s právom obchodných spoločností členských štátov pokiaľ ide o dozorné orgány súkromných akciových spoločností, akcionári železničných podnikov by mali byť schopní vyžadovať predchádzajúci súhlas v prípade dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa riadenia podniku, akými sú nadobudnutie, investície a stratégia. Táto smernica by sa nemala vzťahovať na právomoci dozorných orgánov, napríklad právomoc menovať členov rady, ktoré majú podľa práva členských štátov o obchodných spoločnostiach.

(7) 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 účty. Manažéri infraštruktúry by mali mať možnosť zabezpečiť plnenie osobitných administratívnych úloh, akými je výber poplatkov, externe prostredníctvom subjektov, ktoré nie sú aktívne na trhoch so službami železničnej dopravy, pod podmienkou, že sa splnia požiadavky na oddelené účty, nevznikne konflikt záujmov a zachová sa dôvernosť citlivých obchodných informácií.

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

(9) Aby sa posilnila konkurencia pri poskytovaní služieb železníc s cieľom zabezpečiť užívateľom viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať všeobecnú zodpovednosť za rozvoj primeranej železničnej infraštruktúry.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 8. marca 2012. Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z ... (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (10) Pri absencii spoločných pravidiel priradenia nákladov infraštruktúry by mali členské štáty po konzultácii s manažérom infraštruktúry stanoviť pravidlá ustanovujúce železničným podnikom povinnosť platby za použitie železničnej infraštruktúry. Také pravidlá by nemali spôsobovať diskrimináciu medzi železničnými podnikmi.
- (11) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry a existujúce štátne alebo štátom kontrolované železničné podniky mali riadnu finančnú štruktúru pri náležitom zohľadnení pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci. Nedotkne sa tým právomoc členských štátov v súvislosti si plánovaním a financovaním infraštruktúry.
- (12) Žiadatelia by mali mať príležitosť vyjadriť svoj názor na obsah podnikateľského plánu, pokiaľ ide o využívanie, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry. Nemalo by to však nevyhnutne znamenať úplné zverejnenie podnikateľského plánu vypracovaného manažérom infraštruktúry.
- (13) Keďže súkromné odbočné trate a vlečky, ako napríklad vlečky a koľaje v súkromných priemyselných zariadeniach nie sú súčasťou železničnej infraštruktúry v zmysle tejto smernice, na manažérov takýchto infraštruktúr by sa nemali vzťahovať povinnosti, ktoré pre manažérov infraštruktúry vyplývajú z tejto smernice. Nediskriminačný prístup k odbočným tratiam a koľajam by však mal byť zabezpečený bez ohľadu na to, kto ich vlastní v prípade, že sú potrebné na získanie prístupu k servisným zariadeniam, ktoré sú nevyhnutné na poskytovanie dopravných služieb, a keď slúžia alebo by mohli slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.
- (14) Členský štát by mal byť schopný rozhodnúť o úhrade výdavkov spojených s infraštruktúrou inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu, napríklad prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva a financovaním zo súkromného sektora.
- (15) Príjmy a výdavky manažéra infraštruktúry by mali byť vyrovnané v primeraných časových intervaloch, ktoré sa po ustanovení môžu presiahnuť v prípade výnimočných okolností, akou je napríklad závažné a náhle zhoršenie hospodárskej situácie v členskom štáte, ktoré podstatne ovplyvňuje úroveň dopravy na jeho infraštruktúre alebo úroveň dostupného verejného financovania.
- (16) Efektívna nákladná doprava, najmä cezhraničná, si vyžaduje opatrenia potrebné na otvorenie trhu.
- (17) Aby sa zabezpečilo uplatňovanie práv prístupu v celej Únii jednotným a nediskriminačným spôsobom, je vhodné zaviesť licencie pre železničné podniky.
- (18) V prípade trás s medziláhlými zastávkami by sa novým účastníkom trhu malo povoliť, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť ekonomickú životaschopnosť tejto dopravy a zabrániť znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi.
- (19) Zavedenie nových medzinárodných služieb osobnej dopravy s otvoreným prístupom a s medziláhlými zastávkami 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.
- (20) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave⁽¹⁾ opravnúje členské štáty a miestne orgány zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme, 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.
- (21) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme a ak príslušný regulačný orgán udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme.
- (22) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku, dopyt cestujúcich, stanovenie ceny cestovného, postupy vydávania prepravných dokladov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhutej novej služby. V súlade s takýmto posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu by členské štáty

(1) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

- mali mať možnosť 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.
- (23) 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 v zmluvách o službách vo verejnom záujme.
- (24) Regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkolvek novej účasti na zadávaní posudzovaných zmlúv o službách vo verejnom záujme. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (25) S cieľom investovať do dopravných služieb, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorýchlostné trate, žiadatelia potrebujú právnu istotu s ohľadom na významné dlhodobé investície.
- (26) Regulačné orgány by si mali vymieňať informácie, a ak je to potrebné v jednotlivých prípadoch, koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (27) S cieľom zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi a zabezpečiť plnú transparentnosť a nediskriminačný prístup k službám a ich nediskriminačné poskytovanie malo by sa rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou servisných zariadení. Vzhľadom na túto situáciu je pre tieto dva druhy činnosti potrebné, aby boli riadené nezávisle v prípade, že prevádzkovateľ servisného zariadenia patrí do orgánu alebo firmy, ktorá zastáva dominantnú pozíciu a je tiež aktívna na vnútroštátnej úrovni aspoň na jednom z trhov nákladnej alebo osobnej železničnej dopravy, pre ktorú sa zariadenie používa. Takáto nezávislosť by nemala vyžadovať zriadenie samostatného orgánu alebo spoločnosti pre servisné zariadenia.
- (28) Cezhraničné dohody medzi členskými štátmi a tretími krajinami by mali železničným podnikom Únie a týmto tretím krajinám uľahčiť vzájomné poskytovanie rovnakého prístupu k trhu.
- (29) V záujme zabezpečenia spoľahlivých a primeraných služieb je potrebné zaistiť, aby železničné podniky vždy spĺňali požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti.
- (30) Na ochranu zákazníkov a príslušných tretích strán je nevyhnutné zabezpečiť, aby boli železničné podniky dostatočne poistené na krytie zodpovednosti. Krytie zodpovednosti v prípade nehôd prostredníctvom záruk poskytovaných bankami alebo inými podnikmi by sa tiež malo povoliť, avšak pod podmienkou, že sa takéto krytie poskytuje za trhových podmienok, nevedie k štátnej pomoci a neobsahuje diskriminačné prvky voči iným železničným podnikom.
- (31) 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.
- (32) Postupy udeľovania, udržiavania a zmeny a doplnenia licencií železničných podnikov by mali byť transparentné a v súlade so zásadou nediskriminácie.
- (33) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám v servisných zariadeniach pre všetky železničné podniky by sa všetky informácie požadované s cieľom využiť prístupové práva mali uverejňovať v podmienkach použitia siete.
- (34) Výsledkom vhodných režimov pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry bude, v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi, lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- (35) Manažéri infraštruktúry by mali dostať stimuly na zníženie prístupových poplatkov a nákladov na poskytovanie infraštruktúry, akými sú napríklad prémie pre generálnych riaditeľov.
- (36) Povinnosťou členského štátu zabezpečiť, aby sa výkonostné ciele manažéra infraštruktúry a strednodobé až dlhodobé príjmy realizovali prostredníctvom zmluvnej dohody medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry, by nemala byť dotknutá právomoc členských štátov, pokiaľ ide o plánovanie a financovanie železničnej infraštruktúry.

- (37) Podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry bude viesť k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.
- (38) Metódy rozdelenia nákladov stanovené manažermi infraštruktúry by mali vychádzať z najlepších dostupných poznatkov o pôvode nákladov a mali by náklady rozdeliť medzi rôzne služby, ktoré sa ponúkajú železničným podnikom a v príslušných prípadoch medzi typy koľajových vozidiel.
- (39) 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.
- (40) Pri určovaní príplatkov by mal manažér infraštruktúry určiť osobitné trhové segmenty v prípade, že sa výrazne líšia náklady na poskytovanie dopravných služieb, ich trhové ceny alebo požiadavky na ich kvalitu.
- (41) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť, pokiaľ možno, spravodlivo a nediskriminačne splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy. Takéto systémy by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
- (42) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažerov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.
- (43) Železničné podniky by mali z režimov pridelovania kapacity dostať jasné a konzistentné hospodárske signály, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.
- (44) Každý režim spoplatnenia vysiela ekonomické signály užívateľovi; je dôležité, aby tieto signály pre železničné podniky boli konzistentné a aby ich viedli k racionálnym rozhodnutiam.
- (45) Hluk pri valení spôsobený liatinovými brzdovými klátkami, ktoré sa používajú na nákladných vozňoch, je jednou z príčin emisií hluku, ktoré by sa dali znížiť vhodnými technickými riešeniami. Poplatky za infraštruktúru diferencované podľa hluku, by sa mali týkať najmä nákladných vozňov, ktoré nespĺňajú požiadavky rozhodnutia Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému vozový park — hluk transeurópskej konvenčnej železnice⁽¹⁾. Ak je výsledkom takejto diferenciacie strata zisku manažera infraštruktúry, nemali by ňou byť dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci.
- (46) S cieľom urýchliť inštaláciu európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) v rušňoch, manažeri infraštruktúry môžu upraviť systém spoplatňovania dočasnou diferenciáciou pre vlaky vybavené ETCS. Manažeri infraštruktúry by mali byť schopní zabezpečiť, aby takáto diferenciacia nevedla k strate príjmov.
- (47) 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.
- (48) Železničné podniky a manažeri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonnosti siete.
- (49) Členské štáty by mali mať možnosť umožniť nákupcom služieb železničnej dopravy priamy vstup do procesu pridelovania kapacity.
- (50) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov, ako aj manažerov infraštruktúry.
- (51) Je dôležité ponechať manažerom infraštruktúry z hľadiska pridelovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.
- (52) V procese pridelovania kapacity by sa malo zabrániť tomu, aby rozvoj obchodnej činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo chcú také práva získať, bol obmedzovaný neprimeranými prekážkami.
- (53) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia prípadne zohľadňovať skutočnosť, že rôzne komponenty siete železničnej infraštruktúry boli možno vyvinuté so zreteľom na rôznych hlavných užívateľov.
- (54) Keďže rôzni užívatelia a rôzne typy užívateľov budú mať často rôzny vplyv na kapacitu infraštruktúry a potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.

(1) Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

- (55) Služby poskytované na základe zákazky verejnemu orgánu si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich prítlačnosti pre užívateľov.
- (56) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj jej nedostatok.
- (57) Odlišné časové rámce plánovania rôznych typov dopravy by mali zabezpečiť uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sú predložené po zostavení ročného cestovného poriadku.
- (58) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je žiaduce vyžadovať overenie využívania kapacity infraštruktúry v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (59) Z hľadiska ich monopolného postavenia by sa od manažérov infraštruktúry malo vyžadovať overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces pridelovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky užívateľov.
- (60) Nedostatok informácií o žiadostiach ostatných železničných podnikov a o prekážkach vo vnútri systému môžu sťažiť železničným podnikom snahu o optimalizáciu ich žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (61) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov pridelovania tak, aby sa zvýšila prítlačnosť železničnej dopravy využívajúcej sieť viac ako jedného manažéra infraštruktúry, najmä v medzinárodnej doprave.
- (62) 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.
- (63) 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.
- (64) Sú potrebné investície do železničnej infraštruktúry a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažérov infraštruktúry k tomu, aby realizácia primeraných investícií bola ekonomicky výhodná.
- (65) 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.
- (66) 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.
- (67) 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.
- (68) Celková úroveň návratnosti nákladov prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov. Členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej návratnosti nákladov. Akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry by však mal umožňovať úroveň dopravy, ktorá dokáže pokrývať prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady ako výsledok využívania železničnej siete.
- (69) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol. Z toho dôvodu je potrebné motivovať manažérov infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu ich infraštruktúry.
- (70) Rozvoj železničnej dopravy by sa mal dosiahnuť okrem iného s využitím dostupných nástrojov Únie bez toho, aby boli dotknuté už stanovené priority.
- (71) Zľavy poskytované železničným podnikom by sa mali vzťahovať na skutočne dosiahnuté úspory nákladov na správu, a to najmä úspory nákladov na transakcie. Zľavy sa môžu poskytnúť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.
- (72) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiaduce, aby boli motivovaní na minimalizáciu porúch siete.
- (73) Pridelovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.
- (74) 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. Tento regulačný orgán by mal byť schopný vymáhať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií.

- (75) Financovanie regulačného orgánu by malo zabezpečiť jeho nezávislosť a malo by sa uskutočňovať zo štátneho rozpočtu alebo z príspevkov z odvetvia, ktoré sa vyberajú povinne, pričom sa dodržiavajú zásady spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality.
- (76) 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.
- (77) S cieľom zohľadniť vývoj na železničnom trhu, by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o technické zmeny a doplnenia informácií, ktoré má poskytnúť podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, zoznamu tried meškania, harmonogramu procesu pridelenia kapacity a účtovných informácií, ktoré sa poskytujú regulačným orgánom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (78) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie ⁽¹⁾.
- (79) Keďže ciele tejto smernice, a to posilniť rozvoj železníc Únie, stanoviť širšie zásady týkajúce sa udelovania licencií železničných podnikov a koordinovať opatrenia v členských štátoch v súvislosti s pridelením 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, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutý na dosiahnutie týchto cieľov.
- (80) 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 tejto smernice, ktoré sa podstatne nezmenili v porovnaní so skoršími smernicami, vyplýva z týchto smerníc.
- (81) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať kapitoly II a IV tejto smernice. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od uvedenej povinnosti.
- (82) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ 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.
- (83) 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 so skoršími smernicami,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú:
 - a) pravidiel vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničnej dopravy železničných podnikov, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov uvedené v kapitole II,
 - 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,
 - c) princípy a postupy pre stanovenie a vyberanie poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry uvedené v kapitole IV.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

Článok 2

Vyňatia z rozsahu pôsobnosti

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

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

2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:

- a) podniky, ktoré vykonávajú osobnú železničnú dopravu na miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;
- b) podniky, ktoré vykonávajú len mestskú alebo prímestskú osobnú železničnú dopravu;
- c) podniky, ktoré vykonávajú len regionálnu železničnú nákladnú dopravu;
- d) podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu na železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 8, 13 a 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 používané na regionálnu nákladnú dopravu výlučne železničným podnikom, ktorý nie je zahrnutý do odseku 1, a to do doby, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;

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

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu členské štáty vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, či sa táto infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu, pričom sa zohľadní dĺžka dotknutých železničných tratí, ich miera využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy.

5. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 7 vyňať vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku z tretích krajín a do tretích krajín, používané na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie.

6. V prípade vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažermi infraštruktúry tretích krajín, členské štáty môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu pridelovania kapacity, ako sa uvádzajú v článku 43 ods. 2, prílohe VI bode 24 písm. b) a prílohe VII bodoch 3, 4, a 5.

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

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

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

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

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „železničný podnik“ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;
2. „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo firma zodpovedná najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návštenia. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo firmy;
3. „železničná infraštruktúra“ sú položky definované v prílohe I;
4. „medzinárodná nákladná doprava“ sú 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;
5. „medzinárodná osobná doprava“ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;
6. „mestská a prímestská doprava“ sú dopravné služby, ktorých hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi takým centrom alebo aglomeráciou a oblasťami, ktoré ich obklopujú;
7. „regionálna doprava“ sú dopravné služby, ktorých hlavným účelom je splniť dopravné potreby regiónu vrátane cezhraničného regiónu;
8. „tranzit“ je prechod cez územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie;
9. „servisné zariadenie“ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4;
10. „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 pre železničné podniky;
11. „cezhraničná dohoda“ je každá dohoda medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb;
12. „licencia“ je oprávnenie vydané podniku licenčným orgánom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ako železničný podnik; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na poskytovanie určitých typov služieb;
13. „licenčný orgán“ je subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte;
14. „zmluvná dohoda“ je dohoda alebo *mutatis mutandis* dohoda v rámci administratívnych alebo regulačných opatrení;
15. „primeraný zisk“ je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia, a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných rokoch;
16. „pridelenie“ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;
17. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry;
18. „preťažená infraštruktúra“ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;
19. „plán na zvýšenie kapacity“ je opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie obmedzení kapacity vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženú infraštruktúru“;

20. „koordinácia“ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;
21. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca 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;
22. „kapacita infraštruktúry“ je možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry;
23. „sieť“ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;
24. „podmienky používania siete“ sú podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a pridelovania kapacity, vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;
25. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitej doby;
26. „cestovný poriadok“ sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia na príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE

ODDIEL 1

Nezávislosť riadenia

Článok 4

Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry

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

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

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 primerane služby v požadovanej kvalite ponúkali s čo najnižšími možnými nákladmi.

Železničné podniky sú riadené podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti bez ohľadu na to, kto ich vlastní. To sa vzťahuje aj na členskými štátmi nariadené záväzky verejnej služby, ktoré pre ne platia, ako aj na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré 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; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

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

- bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39, určiť svoju vnútornú organizáciu,
- riadiť ponuku a odbyt služieb a stanovovať ich ceny,
- rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní,
- zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia,
- v oblastiach súvisiacich so železničnou dopravou vyvíjať novú obchodnú činnosť.

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

ODDIEL 2

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

Článok 6

Oddelenie účtov

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

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 dopravných činností prevzmu samostatné subjekty.

3. Členské štáty zabezpečia, aby boli výkazy ziskov a strát a súvahy vedené a zverejňované oddelene 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 súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na príslušných účtoch a nesmú sa prevádzať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť.

4. Účty pre rôzne oblasti aktivít uvedených v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby 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, aby základné funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, boli zverené orgánom alebo firmám, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačnú štruktúru musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

Základné funkcie sú:

- a) rozhodovanie o pridelovaní vlakovej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás a
- b) rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov bez toho, aby bol dotknutý článok 29 ods. 1.

Členské štáty však môžu uložiť železničným podnikom alebo iným subjektom povinnosť prispievať na rozvoj železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania.

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

3. Keď ustanovenia kapitoly IV, oddielov 2 a 3 tejto smernice odkazujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, má sa za to, že sa uplatňujú na spoplatňovací orgán alebo pridelovací orgán a im príslušné právomoci.

ODDIEL 3

Finančné ozdravenie

Článok 8

Financovanie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty rozvinú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie vrátane potreby spolupracovať so susednými tretími krajinami. Na tento účel uverejnia najneskôr do ... (*) smernú stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry zohľadňujúcu splnenie budúcich potrieb mobility údržbou, obnovou a rozvojom infraštruktúry na princípe udržateľného financovania systému železníc. 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 funkciami uvedenými v článku 3 bode 2, rozsahom infraštruktúry a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií. Členské štáty môžu rozhodnúť o financovaní týchto investícií inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu.

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej dotknutým členským štátom a pri zohľadnení stratégie uvedenej v odseku 1 a finančných prostriedkov poskytnutých členskými štátmi podľa odseku 2 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečuje, aby známi žiadatelia, a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálni žiadatelia, mali prístup k príslušným informáciám o podnikateľskom pláne a dostali možnosť vyjadriť svoj názor

(*) Dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice

na jeho obsah, pokiaľ ide o podmienky prístupu k infraštruktúre a podmienky jej využívania, ako aj povahu, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry, ešte pred schválením podnikateľského plánu manažérom infraštruktúry.

4. Členské štáty zabezpečujú, že v účtoch manažéra infraštruktúry príjmy pozostávajúce z poplatkov za infraštruktúru, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom a súkromného financovania vrátane prípadných záloh od štátu sú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne obdobie platnosti zmluvnej dohody uvedenej v článku 30 ods. 2, aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru vrátane výdavkov na dlhodobú obnovu a vylepšovanie majetku.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy znášali 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.

Článok 9

Transparentné odpustenie dlhu

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

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

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

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

ODDIEL 4

Prístup k železničnej infraštruktúre a službám

Článok 10

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre

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

2. Železničným podnikom sa udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo 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. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2.

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

4. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti pracovnej skupiny uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odseku 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 11

Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanovené v článku 10 medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojim 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 zmluvy o službách vo verejnom záujme.

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

- a) príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme,
- b) akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,
- c) manažéra infraštruktúry alebo
- d) železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi 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 zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo
- d) železničný podnik, ktorý hľadá prístup.

4. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti pracovnej skupiny uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

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.

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

Článok 12

Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

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

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

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

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

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

Článok 13

Podmienky prístupu k službám

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

2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú železničným podnikom služby uvedené v bode 2 prílohy II nediskriminačným spôsobom.

3. Na zabezpečenie plne transparentného a nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 písm. a), b), c) a f) a poskytovania služieb v týchto zariadeniach v prípade, že prevádzkovateľ takéhoto servisného zariadenia je priamo alebo nepriamo kontrolovaný orgánom alebo firmou, ktorá je tiež aktívna a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, na ktorých sa zariadenie využíva, prevádzkovatelia týchto servisných zariadení sú organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislí od tohto orgánu alebo firmy. Takáto nezávislosť si nevyžaduje zriadenie samostatného orgánu alebo firmy pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého podniku.

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

Ak prevádzku servisného zariadenia zabezpečuje manažér infraštruktúry alebo ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia pod priamou alebo nepriamou kontrolou manažéra infraštruktúry, požiadavky uvedené v tomto odseku sa považujú za splnené splnením požiadaviek uvedených v článku 7.

4. Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu a poskytovaniu služieb v servisnom zariadení sa môžu zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tých istých alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

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

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

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

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

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

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

ODDIEL 5

Cezhraničné dohody

Článok 14

Všeobecné zásady cezhraničných dohôd

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

2. Členské štáty oznamujú Komisii každú cezhraničnú dohodu do ... (*) v prípade dohôd uzavretých pred týmto dátumom a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi pred ich uzavretím. Komisia rozhodne o tom, či sú tieto dohody v súlade s právom Únie, do deviatich mesiacov od oznámenia v prípade dohôd uzavretých pred ... (***) a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi do štyroch mesiacov od oznámenia. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

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

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

Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o všetkých takýchto rokovaníach a v príslušných prípadoch Komisiu požívajú, aby sa ich zúčastnila ako pozorovateľ.

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

(*) Šesť mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice

(**) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

ODDIEL 6

Monitorovacie úlohy komisie

Článok 15

Rozsah monitorovania trhu

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

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov 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 spolplatňovanie infraštruktúry, pridelenie kapacity, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme, udeľovanie licencií a stupeň harmonizácie medzi členskými štátmi.

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

- a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy;
- b) rámcových podmienkach vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;
- c) stave železničnej siete Únie;
- d) využití prístupových práv;
- e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;
- f) obmedzeniach infraštruktúry;
- g) potrebe právnych predpisov.

5. Na účely monitorovania trhu zo strany Komisie jej členské štáty poskytujú každý rok potrebné informácie o využívaní sietí a vývoji rámcových podmienok v železničnom sektore.

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

KAPITOLA III

UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

ODDIEL 1

Licenčný orgán

Článok 16

Licenčný orgán

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

Licenčný orgán samotný neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od akejkoľvek firmy alebo akéhokoľvek subjektu, ktorí poskytujú takéto služby.

ODDIEL 2

Podmienky získania licencie

Článok 17

Všeobecné požiadavky

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

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 príslušná licencia na služby, ktoré má vykonávať.

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

5. Komisia môže prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí podrobnosti používania spoločného vzoru licencie a v prípade, že je to potrebné na zabezpečenie spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaže na trhoch so železničnou dopravou, aj podrobnosti postupu, ktorý sa má uplatňovať pri vykonávaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 18

Podmienky získania licencie

Podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, musí byť schopný preukázať licenčným orgánom príslušného členského štátu pred začatím svojej činnosti, že bude môcť kedykoľvek splniť

požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti a krytia zodpovednosti za škodu, uvedené v článkoch 19 až 22.

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

Článok 19

Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti

Členské štáty stanovujú podmienky, kedy je splnená požiadavka dobrej povesti tak, aby zabezpečili, aby podnik, ktorý žiada o licenciu alebo osoby poverené jeho riadením:

- a) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov hospodárskej povahy;
- b) nebol na nich vyhlásený konkurz;
- c) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov uvedených v osobitných právnych predpisoch platných v oblasti dopravy;
- d) neboli odsúdení za závažné alebo opakované porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom.

Článok 20

Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti

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

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

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

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

5. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 60, pokiaľ ide o isté zmeny a doplnenia prílohy III. Príloha III teda môže byť zmenená a doplnená tak, aby sa v nej spresnili alebo doplnili informácie, ktoré majú podniky, ktoré žiadajú o licenciu predložiť, vzhľadom na skúsenosti získané licenčnými orgánmi alebo na vývoj trhu so železničnou dopravou.

Článok 21

Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď podnik, ktorý žiada o licenciu môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia podniku, ktorá má znalosti alebo skúsenosti potrebné na bezpečné a spoľahlivé vykonávanie riadenia prevádzky a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencii.

Článok 22

Požiadavky týkajúce sa krytia zodpovednosti za škodu

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci v súlade s článkami 93, 107 a 108 zmluvy, je železničný podnik primerane poistený alebo má záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany.

ODDIEL 3

Platnosť licencie

Článok 23

Územná a časová platnosť

1. Licencia je platná na celom území Únie.
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, schválenie, pozastavenie platnosti a zrušenie

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

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

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

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

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

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

5. V prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia 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.

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

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

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

Článok 25

Postup udeľovania licencií

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý členský štát a informuje o tom Komisiu.
2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe III. Licenčný orgán zohľadňuje všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi podniku, ktorý žiada o licenciu. Zamietavé rozhodnutie sa musí odôvodniť.
3. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia licenčného orgánu sa podrobia právnemu preskúmaniu.

KAPITOLA IV

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

ODDIEL 1

Všeobecné zásady

Článok 26

Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry

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

Článok 27

Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadi manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.
2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojených so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvádza internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

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

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

Článok 28

Dohody medzi železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry

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

ODDIEL 2

Poplatky za infraštruktúru a služby

Článok 29

Zavedenie, stanovenie a vyberanie poplatkov

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

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

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

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

Vnútroštátny parlament môže mať právo preskúmať a v príslušných prípadoch prehodnotiť úroveň poplatkov stanovenú manažerom infraštruktúry, pričom tým nie je dotknutá nezávislosť riadenia stanovená v článku 4 a pod podmienkou, že toto právo bolo udelené priamo ústavným právom aspoň pred ... (*). Každé takéto prehodnotenie zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou, stanoveným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

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

(*) Dva roky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

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

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

Článok 30

Náklady na infraštruktúru a vedenie účtov

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

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

Členské štáty zabezpečia, aby sa zmluvné dohody platné ... (*) upravili v zmysle ustanovení tejto smernice, a to pri ich obnovení alebo najneskôr do ... (**).

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

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

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

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

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

(**) Tri roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.

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

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

8. Manažéri infraštruktúry stanovujú metódu rozdelenia nákladov. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje na základe najlepšej medzinárodnej praxe.

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 požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch, aby regulačnému orgánu umožnili plniť si funkcie uvedené v článku 56. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodológii, pravidlám a prípadne sadzbám 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 prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovujú na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku.

Komisia pred ... (***) prijme opatrenia, v ktorých sa vymedzí metóda výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo výsledkom prevádzky vlaku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Manažér infraštruktúry môže rozhodnúť o postupnom prechode na túto metódu počas obdobia, ktoré nepresiahne päť rokov po ... (***)

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

(***) Tridsaťšesť mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

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

Komisia môže na základe skúseností získaných manažermi infraštruktúry, železničnými podnikmi, regulačnými orgánmi a príslušnými orgánmi a pri zohľadnení existujúcich systémov diferenciacie hluku prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých sa stanovujú podrobné pravidlá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku vrátane trvania ich uplatňovania, čím sa umožní diferenciacia poplatkov za infraštruktúru, aby sa v príslušných prípadoch zohľadnila zraniteľnosť dotknutej oblasti, najmä pokiaľ ide o veľkosť dotknutej populácie a zloženie vlaku s vplyvom na hladinu emisií hluku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

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

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

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

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

7. Poplatok za traťový prístup v rámci servisných zariadení uvedených v bode 2 prílohy II a poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nepresiahnu náklady na ich poskytovanie plus primeraný zisk.

8. V prípade, ak služby uvedené v bodoch 3 a 4 prílohy II ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom stanovené poplatky stanovené za takéto služby nepresiahnu náklady na ich poskytovanie plus primeraný zisk.

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.

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

Článok 32

Výnimky z princípov spoplatňovania

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

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.

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

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

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

Zoznam trhových segmentov sa uverejní v podmienkach používania siete a aspoň raz za päť rokov sa preskúma.

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

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

4. Poplatky za infraštruktúru môžu byť diferencované, aby sa poskytli stimuly na vybavenie vlakov Európskym systémom riadenia vlakov (ETCS) v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES⁽¹⁾, a nasledujúcimi verziami.

Komisia môže na základe posúdenia vplyvu prijať opatrenia, v ktorých stanoví podrobné pravidlá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní diferenciácie poplatku za infraštruktúru vrátane trvania jej uplatňovania. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

5. 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.

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

Článok 33

Zľavy

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

2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri

(¹) Rozhodnutie Komisie 2008/386/ES z 23. apríla 2008, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a príloha A k rozhodnutiu 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. EÚ L 136, 24.5.2008, s. 11).

stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaná vo vybraných poplatkoch.

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.

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

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

Článok 34

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

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

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 nespoplatnené náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní systému zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.

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

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

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

Článok 36

Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Takýto poplatok sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval efektívne využiť kapacitu. Platby týchto poplatkov uskutočňuje buď žiadateľ alebo železničný podnik určený v súlade s článkom 41 ods. 1.

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

Článok 37

Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, že manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú v záujme umožnenia uplatňovania efektívnych režimov spoplatňovania a v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy, ktoré zasahujú do viac ako jednej siete infraštruktúry železničného systému v rámci Únie. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o to, aby zaručili optimálnu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečenie efektívneho využívania železničných sietí. Na tento účel zavedú primerané postupy v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

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

ODDIEL 3

Pridelovanie kapacity infraštruktúry

Článok 38

Práva na kapacitu

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

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

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

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

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

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

4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 11 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

Článok 39

Pridelovanie 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.

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

Článok 40

Spolupráca pri pridelovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

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

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa 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. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín.

2. Komisia je informovaná o hlavných zasadaniach, na ktorých sa vypracovávajú spoločné princípy a postupy pridelovania infraštruktúry, a je na tieto zasadania pozývaná, aby sa ich zúčastnila ako pozorovateľ. Regulačným orgánom sa poskytujú dostatočné informácie o vývoji spoločných princíпов a postupov pridelovania infraštruktúry a informácie zo systémov pridelovania založených na informačných technológiách na to, aby im nad nimi umožnilo vykonávať regulačný dohľad v súlade s článkom 56.

3. Na každom zasadnutí alebo pri inej činnosti konanej 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 medzinárodných vlakových trás a môžu ich v prípade potreby navrhovať a organizovať, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, na základe žiadosti ad hoc podľa článku 48.

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

Článok 41

Žiadatelia

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry

využívať, žiadatelia určia železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať dohody s manažermi infraštruktúry podľa článku 44 ods. 1.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Musia byť špecifikované v podmienkach používania siete, ako sa uvádza v prílohe IV bode 3 písm. b). Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá nesmie prekročiť primeranú úroveň proporcionálnu k uvažovanej úrovni činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa kapacity infraštruktúry.

3. Komisia pred ... (*), prijme vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odseku 2. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 42

Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 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.

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.

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

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

4. Rámcové dohody môžu obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo ich ukončenia.

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.

(*) Tridsaťšesť mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.

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 zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.

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

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 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 zodpovedá za povolenie nadobudnutia platnosti tejto dohody.

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

8. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činností pracovnej skupiny uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 43

Harmonogram procesu pridelovania

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

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

3. Manažéri infraštruktúry sa predtým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku, dohodnú s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné

vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku. 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 musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII.

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

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

Článok 45

Plánovanie

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

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

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

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

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

Článok 46

Koordináčny proces

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

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

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

- a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;
- b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;
- c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
- d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese pridelenia kapacity.

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

4. Princípy, ktorými sa riadi koordináčny proces, sú ustanovené v podmienkach používania siete. Tieto prihliadajú najmä na obťažnosť konštrukcie medzinárodných vlakových trás 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 žiadosťam 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

Preťažená infraštruktúra

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 preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

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

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

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 sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby také dopravné služby boli pri pridelení kapacity infraštruktúry prioritné.

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

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

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

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

Článok 48

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, 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 vlakovéj trasy.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické typy dopravy. 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 dopravy.

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

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

Článok 50

Kapacitná analýza

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

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

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

Článok 51

Plán na zvýšenie kapacity

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

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

Plán určí:

a) dôvody preťaženia;

b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;

c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;

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

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

Plán môže byť predmetom predchádzajúceho schválenia členským štátom.

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

a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity alebo

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

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

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 priorit pridelovacieho procesu zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás.

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 žiadateľ ovplyvniť.

Článok 53

Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác

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

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

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

Článok 54

Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia prevádzky

1. V prípade narušenia chodu 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 chodu vlakov.

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené vlakové trasy bez varovania 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 presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

ODDIEL 4

Regulačný orgán

Článok 55

Regulačný orgán

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

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány splňajú požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1. Regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy môže byť z organizačného hľadiska spojený s vnútroštátnym orgánom hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 101 a 102 zmluvy⁽¹⁾, bezpečnostným orgánom ustanoveným na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva⁽²⁾, alebo orgánom zodpovedným za vydávanie licencií uvedeným v kapitole III ak tento spoločný orgán splňa požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1.

3. Členské štáty zabezpečia, aby personálne obsadenie a riadenie regulačného orgánu bolo také, aby bola zaručená jeho nezávislosť. Zabezpečia konkrétne, aby osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, ako napríklad v príslušných prípadoch členovia jeho výkonnej rady, konali nezávisle od akéhokoľvek trhového záujmu súvisiaceho so železničným odvetvím a teda nemali záujem v regulovaných podnikoch alebo subjektoch, ani s nimi neudržiavali obchodné vzťahy, a aby pri vykonávaní funkcie regulačného orgánu nežiadali ani neprijímali pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného alebo súkromného subjektu.

Osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, majú plnú právomoc pri prijímaní zamestnancov regulačného orgánu a pri ich riadení.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1.

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

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 29.

Článok 56

Funkcie regulačného orgánu

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

- a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;
- b) kritérií v nich stanovených;
- c) pridelovacieho procesu a jeho výsledku;
- d) režimu spoplatňovania;
- e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;
- f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10, 11, 12 a 13;
- g) prístupu k službám a ich spoplatňovania v súlade s článkom 13.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či nedávajú manažérovi infraštruktúry priestor pre voľné uváženie, ktorý by mohol byť využitý k diskriminácii žiadateľov.

3. Členský štát môže rozhodnúť, že regulačnému orgánu sa prideliť úloha prijímať nezáväznú stanoviská k predbežným verziám podnikateľského plánu, ktorý sa uvádza v článku 8 ods. 3, k zmluvným dojednaniám a k plánu na zvýšenie kapacity s cieľom uviesť v týchto stanoviskách konkrétne, či sú tieto nástroje v súlade s prostredím hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými službami.

4. Regulačný orgán má na plnenie svojich funkcií potrebnú organizačnú kapacitu.

5. 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.

6. 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 poskytnú 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.

7. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia všetkých informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä pokiaľ ide o ods. 1 písm. a) až g).

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

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.

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

9. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia prijaté regulačným orgánom sa uverejnia.

10. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity v prípade manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami

o oddelení účtov uvedenými v článku 6. Regulačný orgán je v tejto súvislosti oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Má právomoc požiadať najmä manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 a článku 13 o poskytnutie všetkých informácií týkajúcich sa výkazov uvedených v prílohe VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.

Bez toho, aby boli dotknuté existujúce právomoci orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznamuje týmto orgánom.

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

Článok 57

Spolupráca regulačných orgánov

1. Regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o princípoch rozhodovania a praxi a spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel sa v rámci pracovnej skupiny zúčastňujú na pravidelných zasadnutiach, na ktorých spoločne pracujú. Aby sa zabezpečila aktívna spolupráca medzi príslušnými regulačnými orgánmi, Komisia ich bude v tejto úlohe podporovať.

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

3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán 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 vyšetrovania podľa odseku 3.

5. Regulačný orgán prijímajúci sťažnosť alebo vedúci vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy odovzdáva príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa dotknutých 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 vyšetrovania 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 vlakovéj 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. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností pracovnej skupiny uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné princípy a postupy. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

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

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 58

Pravidlá verejného obstarávania

Ustanoveniami tejto smernice nie je dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb ⁽¹⁾.

Článok 59

Výnimky

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

a) nemusia poveriť nezávislý orgán funkciami zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

článku 7 ods. 1 prvého pododseku, pokiaľ uvedený článok neukladá členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v článku 7 ods. 2;

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

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

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

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 konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

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

Článok 60

Výkon delegovania

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

2. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 20, 35 ods. 3, 43 ods. 2 a 56 ods. 11 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... (*). Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 20, 35 ods. 3, 43 ods. 2 a 56 ods. 11 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

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

5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 20, 35 ods. 3, 43 ods. 2 a 56 ods. 11 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlží o dva mesiace.

Článok 61

Opatrenia týkajúce sa uplatňovania

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

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Článok 62

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011. Ak výbor nepredloží žiadne stanovisko, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme.

Článok 63

Správa

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 zmluvy o službách vo verejnom záujme 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 legislatívne opatrenia na uľahčenie otvorenia trhu a vyhodnotí dosah všetkých takýchto opatrení.

Článok 64

Transpozícia

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

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 upravujú členské štáty.

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

Článok 55 ods. 1 sa uplatňuje od ... (**).

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

Článok 65

Zrušenie

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

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

Článok 66

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 67

Adresáti

Táto smernica je určená členskými štátom.

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Za Radu
predseda

...

(*) Tridsaťšesť mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice

(**) Šesťdesiat mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

(***) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

PRÍLOHA I

ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto súčastí, pokiaľ sú časťou súvislej trate vrátane vlečiek, okrem koľají vo vnútri opravárenských dielní, dep alebo rušňových remíz, ako i súkromných odbočných tratí alebo vlečiek:

- pozemky,
- železničný spodok, hlavne násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a aj v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priecestia atď., proti snehové zábrany,
- stavby železničného spodku: mosty, priepusty a iné mostom podobné konštrukcie, tunely, zakryté zárezy a iné železničné podjazdy, oporné múry a zárubne a ochranné stavby proti lavínam, zosuvom kameňa atď.,
- úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,
- železničný zvršok, najmä: koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky atď., točne a presuvne (s výnimkou tých, ktoré slúžia len pre rušne),
- prístupové komunikácie pre cestujúcich a dopravu tovaru vrátane príjazdových cestných komunikácií,
- zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie na širšej trati, v staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestenie a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,
- osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,
- zariadenie na transformáciu a prenos prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejom, trolejové vedenie so stožiarimi, tretie koľajnice s nosnými podperami,
- služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber dopravných poplatkov.

PRÍLOHA II

SLUŽBY POSKYTOVANÉ PRE ŽELEZNIČNÉ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:
 - a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;
 - b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;
 - c) použitie železničnej infraštruktúry vrátane výhybiek a odbočiek;
 - d) riadenie vlakov vrátane návestenia, regulácie, dispečing, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;
 - e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii;
 - f) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.
 2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:
 - a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a miesta pre predaj prepravných dokladov;
 - b) nákladné terminály;
 - c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;
 - d) odstavné vlečky;
 - e) údržbárske zariadenia s výnimkou údržbárskych služieb veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených výlučne pre osobitné typy koľajových vozidiel a iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;
 - f) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;
 - g) pomocné zariadenia;
 - h) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne.
 3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:
 - a) trakčný prúd, za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu;
 - b) predkurovanie vlakov osobnej prepravy;
 - c) špecifické dohody so zákazníkmi o:
 - kontrole prepravy nebezpečného tovaru,
 - pomoci pri chode netypických vlakov.
 4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:
 - a) prístup k telekomunikačnej sieti;
 - b) poskytovanie doplnkových informácií;
 - c) technickú kontrolu koľajových vozidiel;
 - d) služby predaja prepravných dokladov na staniach osobnej dopravy;
 - e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených výlučne pre osobitné typy koľajových vozidiel
-

PRÍLOHA III

FINANČNÁ SPÔSOBILOSŤ

(uvedená v článku 20)

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

- a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;
 - b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;
 - c) prevádzkový kapitál;
 - d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;
 - e) zaťaženie podnikových aktív;
 - f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie.
-

PRÍLOHA IV

OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE

(uvedený v článku 27)

Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

1. Oddiel udávajúcu charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddieli sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať.
2. Oddiel o princípoch spoplatňovania a tarifách. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, zabezpečovanými len jedným poskytovateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii.
3. Oddiel o princípoch a kritériách pridelovania kapacity. V tomto oddieli 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:
 - a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
 - b) požiadavky na žiadateľov;
 - c) harmonogram podávania žiadostí a pridelovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
 - d) 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 využitia kapacity.

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

4. Oddiel o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 tejto smernice a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES ⁽¹⁾ alebo odkaz na internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte.
5. Oddiel o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35.
6. Oddiel o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe III a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nie sú riadení manažérom infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete alebo uvedú internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte.
7. Vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

(1) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

PRÍLOHA V

**ZÁKLADNÉ PRINCÍPY A PARAMETRE ZMLUVNÝCH DOJEDNANÍ MEDZI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI
A MANAŽÉRMÍ INFRAŠTRUKTÚRY**

(uvedené v článku 30)

V zmluvnom dojednaní sa upresňujú ustanovenia článku 30 a uvádzajú sa v ňom aspoň tieto prvky:

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

PRÍLOHA VI

POŽIADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU

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

1. Manažéri infraštruktúry by pri určovaní zoznamu trhových segmentov na účely zavedenia príplatkov do systému spoplatňovania podľa článku 32 ods. 1 mali zväziť aspoň tieto:
 - a) služby osobnej dopravy verus služby nákladnej dopravy
 - b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verus iné nákladné vlaky
 - c) vnútroštátne verus medzinárodné dopravné služby
 - d) kombinovaná doprava verus priame vlaky
 - e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verus služby medzimestskej osobnej dopravy
 - f) ucelené vlaky verus vlaky zostavené z jednotlivých vozňov
 - g) pravidelné verus príležitostné služby vlakovej dopravy
2. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto princípov:
 - a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej uskutočniteľnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.
 - b) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítavajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorých zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.
 - c) Príčiny všetkých meškaní sa zaraďujú do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:
 1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 1.1. Zostavovanie cestovného poriadku
 - 1.2. Zoraďovanie vlaku
 - 1.3. Chyby v prevádzkovom postupe
 - 1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti
 - 1.5. Zamestnanci
 - 1.6. Iné príčiny
 2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 2.1. Návestné zariadenia
 - 2.2. Návestné zariadenia na úrovňových priecestiach
 - 2.3. Telekomunikačné zariadenia
 - 2.4. Napájacie zariadenia
 - 2.5. Trať

- 2.6. Budovy
- 2.7. Zamestnanci
- 2.8. Iné príčiny
3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 3.1. Plánovaná výstavba
 - 3.2. Odchylky od plánu 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 pobytu
 - 5.2. Žiadosť železničného podniku
 - 5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou
 - 5.4. Nesprávne naloženie nákladu
 - 5.5. Komerčná príprava vlaku
 - 5.6. Zamestnanci
 - 5.7. Iné príčiny
6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 6.1. Plánovanie obehu vozidiel/zmena plánu obehu vozidiel
 - 6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom
 - 6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)
 - 6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)
 - 6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov
 - 6.6. Zamestnanci
 - 6.7. Iné príčiny
7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky
 - 7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik
 - 7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik
8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 8.1. Štrajk

- 8.2. Administratívne náležitosti
 - 8.3. Vonkajší vplyv
 - 8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny
 - 8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti
 - 8.6. Iné príčiny
 - 9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká
 - 9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku
 - 9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku
 - 9.4. Obrat v koncovej stanici
 - 9.5. Vlakový prípoj
 - 9.6. Potrebné ďalšie vyšetovanie
 - d) Vždy, keď to bude možné, musí zodpovednosť za meškanie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.
 - e) Pri výpočte platieb sa zohľadňuje priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.
 - f) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahŕňajú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.
 - g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 56, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém riešenia sporov bude vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
 - h) Manažér infraštruktúry uverejňuje raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.
-

PRÍLOHA VII

HARMONOGRAM PROCESU PRIDEĽOVANIA

(uvedený v článku 43)

1. Cestovný poriadok sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci, druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku.
4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry 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 VIII

INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA VÝKAZOV, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU

(uvedené v článku 56 ods. 10)

1. Oddelenie účtov

- a) výkazy ziskov a strát a súvahu oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;
- b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom; to zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;
- c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;
- d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti;
- e) keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, presné údaje o platbách medzi spoločnosťami.

2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

- a) rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;
- b) dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;
- c) náklady a príjmy za jednotlivé služby (alebo skupiny služieb) pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov, tak ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narušajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, úžernícke ceny a prehnane vysoké ceny).

3. Finančná výkonnosť

- 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

PRÍLOHA IX

Časť A

ZRUŠENÉ SMERNICE A ZOZNAM ICH NÁSLEDNÝCH ZMIEN A DOPLNENÍ

(uvedené v článku 65)

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

Časť B

ZOZNAM LEHÔT NA TRANSPOZÍCIU DO VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA

(uvedený v článku 65)

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 X

TABUĽKA ZHODY

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2	článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 1 článok 2 ods. 2 článok 2 ods. 3 článok 2 ods. 4 až 9
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 10
článok 3			článok 3 body 1 až 8 článok 3 body 9 až 11 článok 3 body 12 a 13 článok 3 body 14 a 15
	článok 2 písm. b) a c)	článok 2	článok 3 body 16 až 26
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3 a príloha II		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 1 článok 7 ods. 2
článok 7 ods. 1, 3 a 4		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 1, 2 a 3 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
článok 10 ods. 3b			článok 11 ods. 1, 2 a 3 článok 11 ods. 4
článok 10 ods. 3c a 3e			článok 11 ods. 5 a 6
článok 10 ods. 3f			článok 12 ods. 1 až 4 článok 12 ods. 5
		článok 5	článok 13 článok 14

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 10b	<p>článok 3</p> <p>článok 4 ods. 1 až 4</p> <p>článok 5</p> <p>článok 6</p> <p>článok 7 ods. 1</p> <p>príloha, časť I, bod 1</p> <p>článok 8</p> <p>článok 9</p> <p>článok 4 ods. 5</p> <p>článok 10</p> <p>článok 11</p> <p>článok 15</p>	<p>článok 1 ods. 1 druhý pododsek</p> <p>článok 3</p> <p>článok 4 ods. 1, 3, 4, 5 a 6</p> <p>článok 6 ods. 2 až 5</p> <p>článok 7</p> <p>článok 8</p> <p>článok 9</p> <p>článok 10</p> <p>článok 11</p> <p>článok 12</p> <p>článok 13</p> <p>článok 14 ods. 1 a 3</p> <p>článok 15</p> <p>článok 16</p> <p>článok 17</p> <p>článok 18</p> <p>článok 19</p> <p>článok 20 ods. 1, 2 a 3</p>	<p>článok 15</p> <p>článok 16</p> <p>článok 17 ods. 1 až 4</p> <p>článok 18</p> <p>článok 19</p> <p>článok 20 ods. 1</p> <p>článok 20 ods. 2</p> <p>článok 20 ods. 3</p> <p>článok 21</p> <p>článok 22</p> <p>článok 23 ods. 1</p> <p>článok 23 ods. 2 a 3</p> <p>článok 24</p> <p>článok 25</p> <p>článok 26</p> <p>článok 27</p> <p>článok 28</p> <p>článok 29</p> <p>článok 30</p> <p>článok 31</p> <p>článok 32</p> <p>článok 33</p> <p>článok 34</p> <p>článok 35</p> <p>článok 36</p> <p>článok 37</p> <p>článok 38</p> <p>článok 39</p> <p>článok 40</p> <p>článok 41</p> <p>článok 42</p> <p>článok 43</p> <p>článok 44</p> <p>článok 45 ods. 1, 2, a 3</p> <p>článok 45 ods. 4</p>
článok 10 ods. 5			

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 20 ods. 4	článok 45 ods. 5
		článok 21	článok 46
		článok 22	článok 47
		článok 23	článok 48
		článok 24	článok 49
		článok 25	článok 50
		článok 26	článok 51
		článok 27	článok 52
		článok 28	článok 53
		článok 29	článok 54
		článok 30 ods. 1	článok 55
		článok 30 ods. 2	článok 56 ods. 1
		článok 31	článok 57
článok 12			článok 58
článok 14a		článok 33 ods. 1, 2 a 3	článok 59
			článok 60
		článok 34 ods. 2	článok 61
článok 11a		článok 35 ods. 1, 2 a 3	článok 62
článok 10 ods. 9			článok 63
		článok 38	článok 64
			článok 65
	článok 17	článok 39	článok 66
článok 16	článok 18	článok 40	článok 67
	príloha	príloha II	príloha I
		príloha I	príloha II
			príloha III
		príloha III	príloha IV
			príloha V
			príloha VI
			príloha VII
			príloha VIII

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia 21. septembra 2010 predložila Rade návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) ⁽¹⁾.

Európsky parlament k nemu zaujal stanovisko v prvom čítaní 16. novembra 2011 ⁽²⁾.

Rada dospela k politickej dohode o návrhu smernice 12. decembra 2011. Po revízii právnikmi lingvistami prijala svoju pozíciu v prvom čítaní 8. marca 2012 v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanoveným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Rada pri svojej práci zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru a stanovisko Výboru regiónov.

II. ANALÝZA POZÍCIE V PRVOM ČÍTANÍ

1. Všeobecne

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie), je v záujme zjednodušenia, objasnenia a modernizácie regulačného prostredia v európskom železničnom odvetví zameraný na prepracovanie znenia prvého železničného balíka a zároveň na dosiahnutie pokroku v súvislosti so stratégiou Európa 2020. Cieľom prepracovaného znenia je zjednodušiť právne predpisy prostredníctvom konsolidácie a objasnenia právnych predpisov o prístupe na trh so službami železničnej dopravy. Zámerom tejto iniciatívy je okrem toho aktualizovať právne predpisy odstránením zastaraných ustanovení a zavedením nových ustanovení, ktoré primeranejšie zodpovedajú fungovaniu trhu železničnej dopravy v súčasnosti.

Návrh prepracovaného znenia, ktorý predložila Komisia, zahŕňa najmä:

- financovanie a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry,
- podmienky prístupu a hospodárskej súťaže na trhu železničnej dopravy,
- regulačný dohľad nad trhom železničnej dopravy.

Aj keď Rada súhlasí s Komisiou, pokiaľ ide o cieľ návrhu, prístup Rady zahŕňa viacero úprav pôvodného návrhu. Niekoľko navrhovaných ustanovení nemožno akceptovať, pretože ich vplyv sa považuje za príliš ďalekosiahly, a to najmä na podmienky prístupu železničných podnikov k servisným zariadeniam, zásady spoplatňovania využívania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a na funkcie regulačného orgánu. Iné ustanovenia sa preformulovali s cieľom zjednodušiť a vyjasniť tri existujúce smernice.

Výsledkom tohto prístupu je, že pozíciou Rady v prvom čítaní sa v určitom rozsahu upravuje pôvodný návrh Komisie tak, že sa prepracúva jeho znenie a vypúšťa sa z neho viacero ustanovení. Z toho vyplýva, že pozmeňujúce a doplnujúce návrhy, ktoré Európsky parlament prijal k týmto vypusteným častiam v stanovisku v prvom čítaní, Rada nemôže akceptovať.

⁽¹⁾ 13789/10.

⁽²⁾ TA/2011/503/P7.

2. Hlavné otázky politiky

- i) Podmienky prístupu železničných podnikov k servisným zariadeniam a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach (článok 13 a príloha III)

Komisia s cieľom zabezpečiť riadny prístup na trh pre nové železničné podniky, a tým zvýšiť hospodársku súťaž v železničnom odvetví, navrhuje zaviesť požiadavky na nezávislosť, konkrétne nezávislosť právnej formy, organizácie a rozhodovacích právomocí pri riadení servisných zariadení a zabezpečovaní železničnej dopravy s cieľom odstrániť konflikty záujmov medzi poskytovateľmi služieb súvisiacich so železnicami alebo vlastníkmi servisných zariadení na jednej strane a príslušnými železničnými podnikmi na strane druhej.

Rada sa domnieva, že návrh Komisie sa musí v tomto ohľade upraviť tak, aby sa odkaz na „nezávislosť právnej formy“ nahradil požiadavkou na nezávislosť „v súvislosti s organizáciou a rozhodovacími právomocami“. Rada konkrétne zavádza rozdiel medzi základnými servisnými zariadeniami, v prípade ktorých je potrebné zaručiť vyššiu úroveň hospodárskej súťaže, a ostatnými servisnými zariadeniami. Rada pre ostatné zariadenia ustanovuje len oddelenie účtov, zatiaľ čo pre základné servisné zariadenia, ktorých prístup sa musí zlepšiť, zavádza požiadavku na nezávislosť v súvislosti s organizáciou a rozhodovacími právomocami.

Rada navyše dopĺňa, že táto nezávislosť si nevyžaduje zriadenie samostatného orgánu alebo firmy pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého podniku.

Komisia okrem toho vo svojom pôvodnom texte navrhuje, aby sa v súvislosti s riadením servisných zariadení, ktoré poskytujú služby železničnej dopravy, zaviedli ustanovenia o tom, že ak sa tieto zariadenia nevyužívajú, majú sa dať na lízing. Ak sa servisné zariadenie určitú dobu nepoužíva, jeho vlastník ho musí dať k dispozícii inej zainteresovanej strane (na prenájom alebo lízing). Cieľom navrhovaného opatrenia je zvýšiť dostupnosť zariadení na trhu tým, že sa bude predchádzať problémom umelého presýtenia.

Rada súhlasí s navrhovaným prístupom, ale navrhuje, aby sa obdobie dvoch rokov uvedené v pôvodnom návrhu Komisie zmenilo na tri roky. Podľa názoru Rady okrem toho bude musieť železničný podnik oznámiť prevádzkovateľovi, že má o používanie zariadenia záujem, ktorý je založený na preukázanej potrebe. Rada na záver dodáva, že prevádzkovateľ bude mať tiež právo zabrániť lízingu alebo prenájomu tohto zariadenia tým, že preukáže, že v ňom prebieha proces premeny.

Európsky parlament navrhuje, aby sa pre požiadavky na oddelené účty uvedené v článku 13 ods. 2 ustanovil širší rozsah pôsobnosti, zatiaľ čo Rada neakceptuje možnosť, aby sa tieto požiadavky vzťahovali na ďalšie servisné zariadenia.

Rada v tomto kontexte neakceptovala pozmeňujúci a doplňujúci návrh Európskeho parlamentu 62.

- ii) Princípy spolplatňovania a výnimky z týchto princípov (články 31, 32 a príloha VIII)

Priame náklady

Komisia vo svojom pôvodnom návrhu ustanovuje, že poplatky za minimálny prístupový balík k službám uvedeným v prílohe III bode 1 sa majú stanoviť na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku, a to podľa prílohy VIII bodu 1. Druhá spomínaná príloha obsahuje zoznam prvkov, ktoré sa majú pri vypočítavaní priamych nákladov minimálneho prístupového balíka vylúčiť. Komisia navrhuje možnosť zmeniť a doplniť túto prílohu prostredníctvom delegovaných aktov.

Rada podporuje uvedený princíp, podľa ktorého sa poplatky za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia stanovia na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku, domnieva sa však, že v prílohe VIII by sa mal vypustiť bod 1 a že metóda vypočítavania priamych nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku, sa má v záujme zabezpečenia harmonizovaného vykonávania tohto článku prijať prostredníctvom vykonávacích aktov.

Rada napokon zavádza možnosť pre manažéra infraštruktúry, aby rozhodol o tom, že sa na túto metódu vypočítavania priamych nákladov prejde postupne počas obdobia piatich rokov po uplynutí lehoty na transpozíciu tejto smernice. Zámerom tohto ustanovenia je poskytnúť členským štátom čas na to, aby postupne zvýšili financovanie infraštruktúry s cieľom dosiahnuť súlad s touto spoločnou metódou.

Uplatňovanie poplatkov za hluk

Komisia navrhuje, aby sa pri uplatňovaní poplatkov za náklady súvisiace s pôsobením hluku – čo umožňujú právne predpisy Únie vzťahujúce sa na cestnú nákladnú dopravu – upravili poplatky za infraštruktúru tak, aby sa v nich zohľadňovali náklady súvisiace s pôsobením hluku, ktorý vzniká prevádzkou vlaku. Cieľom navrhovanej diferenciacie poplatkov za traťový prístup na základe emisií hluku je vytvoriť jasný stimul na modernizáciu vozových parkov.

Aby sa predišlo negatívnym finančným dôsledkom pre manažérov infraštruktúry, musí podľa Rady zostať postup, ktorý navrhuje Komisia v súvislosti so systémom uplatňovania poplatkov za náklady súvisiace s pôsobením hluku, pre členské štáty nepovinný. Okrem toho sa zavádza možnosť, aby Komisia prijala vykonávacie opatrenia na stanovenie postupov, ktoré je potrebné dodržiavať pri uplatňovaní poplatkov za náklady súvisiace s pôsobením hluku, čím sa zabezpečí, že sa pri diferenciacii poplatkov v prípade potreby zohľadní citlivosť dotknutej oblasti, a to najmä pokiaľ ide o veľkosť populácie, ktorej sa to dotkne, a zloženia vlaku s vplyvom na úroveň emisií hluku.

Európsky systém riadenia vlakov

V návrhu, ktorý predložila Komisia, sa ustanovuje, že na vlaky vybavené európskym systémom riadenia vlakov (ETCS) sa má vzťahovať dočasné zníženie poplatkov za infraštruktúru. Rada v tejto súvislosti podporuje nepovinný prístup a je proti akémukoľvek povinnému opatreniu.

Európsky parlament vo všeobecnosti súhlasí s prístupom Komisie, pokiaľ ide o základné pravidlá spoplatňovania infraštruktúry. Dokonca navrhuje, aby sa návrh Komisie v súvislosti s podmienkami pre uplatňovanie poplatkov za hluk posilnil, a najmä aby bolo toto spoplatňovanie nezávislé od opatrení pre odvetvie cestnej dopravy povinné. Parlament trvá aj na tom, aby zníženie poplatkov pre vlaky vybavené systémom ETCS bolo povinným opatrením. Okrem toho navrhuje obmedziť možnosť uplatňovať poplatky za iné environmentálne náklady len v prípade, ak sa takéto spoplatnenie uplatňuje na základe právnych predpisov Únie pre cestnú nákladnú dopravu, a trvá na tom, aby sa potenciálne príjmy vyhradili v prospech dopravných systémov.

Rada v tomto kontexte nemohla vziať do úvahy pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 78, 79, 80 a 132.

iii) Financovanie manažéra infraštruktúry a náklady na infraštruktúru a vedenie účtov (články 8, 30 a príloha VII)

Komisia vo svojom pôvodnom návrhu uvádza, že manažérovi infraštruktúry sa poskytujú stimuly na zníženie nákladov na poskytovanie infraštruktúry, ako aj na zníženie úrovne prístupových poplatkov. Navrhuje sa, aby sa tieto stimuly mohli realizovať len prostredníctvom zmluvnej dohody o nákladoch na infraštruktúru a prístupových poplatkoch medzi príslušným vnútroštátnym orgánom a manažérom infraštruktúry. V návrhu Komisie sa tiež ustanovuje, že zmluvné dohody medzi vnútroštátnymi orgánmi a manažermi infraštruktúry sa uzavierajú aspoň na päť rokov. Celkovým cieľom Komisie v tejto otázke je stimulovať zavedenie dlhodobých stratégií rozvoja železníc.

Rada v zásade súhlasí s prístupom Komisie k tejto otázke, ale uprednostňuje zachovať možnosť, aby sa na realizáciu uvedených stimulov ako alternatíva k uvedeným zmluvným dohodám uplatňovali regulačné opatrenia, a skrátiť minimálne trvanie zmluvných dohôd na tri roky. Rada okrem toho navrhuje, aby sa vyjasnilo, že stanovenie úrovne verejného financovania, ktoré sa má poskytovať na financovanie infraštruktúry, je zodpovednosťou členských štátov.

Rada súhlasí s cieľom Komisie vytvoriť stratégiu rozvoja pre manažérov železničnej infraštruktúry za predpokladu, že uverejnenie tejto stratégie bude orientačné. Rada okrem toho nepodporuje návrh, aby sa zaviedol pevný termín na zabezpečenie rovnováhy účtov manažéra infraštruktúry, a uprednostňuje uviesť odkaz na prijateľnú lehotu, ktorá neprekročí dobu trvania zmluvnej dohody uvedenej v článku 30 ods. 2.

Európsky parlament navrhuje predĺžiť trvanie vnútroštátnych stratégií rozvoja infraštruktúry, rozšíriť konzultácie so zainteresovanými stranami na stratégie rozvoja, sprísniť povinnosť členských štátov poskytovať verejné financovanie a skrátiť lehotu navrhovanú Komisiou v pôvodnom znení na zabezpečenie rovnováhy účtov manažéra infraštruktúry. Rada v tomto kontexte neakceptovala pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu 55 a 78.

iv) Oddelenie manažérov infraštruktúry a železničných podnikov (články 6 a 7)

Rada súhlasí s prístupom Komisie pokiaľ ide o to, aby sa otázka oddelenia manažérov infraštruktúry a železničných podnikov neriešila v kontexte tohto prepracovaného návrhu, ktorým sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor.

Európsky parlament však navrhuje, aby sa zaviedli špecifické požiadavky vo vzťahu k službám IT a politikám týkajúcim sa zamestnancov. Parlament okrem toho upravuje existujúce požiadavky týkajúce sa oddelenia účtov medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi. Na záver vyzýva Komisiu, aby pred koncom roku 2012 predložila nový legislatívny návrh o tejto otázke, aby sa zaistilo úplné oddelenie manažmentu infraštruktúry od dopravných činností, pričom trvá na tom, že v novom návrhu by sa malo ustanoviť aj otvorenie domáceho trhu osobnej železničnej dopravy.

Rada preto nemohla vziať do úvahy pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 51, 52, 53 a 54.

v) Funkcie regulačného orgánu (články 55 – 57)

Návrh Komisie obsahuje viacero nových ustanovení, ktorých cieľom je zabezpečiť, že regulačné orgány budú na základe posilnenej nezávislosti, rozšírených právomocí a dodatočných prostriedkov, ktoré budú mať k dispozícii, schopné účinne vykonávať svoje povinnosti.

Navrhuje sa preto, aby sa ustanovenia o nezávislosti regulačných orgánov aktualizovali ustanovením, že musia byť nezávislé od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného orgánu. Cieľom navrhovaného opatrenia je znížiť potenciál konfliktu záujmov, a tým posilniť kapacitu dohľadu regulačných orgánov.

Návrh Komisie okrem toho obsahuje rozšírenie kompetencií regulačných orgánov na tieto funkcie: (1) 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) zabráňovanie tomu, aby sa štátne finančné prostriedky určené na činnosti, ktoré neprinášajú zisk, presunuli na financovanie komerčných činností; navrhuje sa tiež, aby regulačné orgány mali právomoc vykonávať audity železničných podnikov a manažérov infraštruktúry alebo iniciovať externé audity s cieľom overiť dodržiavanie ustanovení o oddelení účtov uvedených v článku 6. Komisia napokon vo svojom prepracovanom znení s cieľom umožniť regulačným orgánom účinnejšie fungovanie navrhuje, aby im manažéri infraštruktúry poskytovali údaje o nákladovom účtovníctve v súhrnnom a štandardizovanom formáte ako „regulačné výkazy“.

Rada vo všeobecnosti súhlasí s prístupom Komisie, pokiaľ ide o posilnenie regulačných orgánov, domnieva sa však, že je potrebné preskúmať navrhované ustanovenia týkajúce sa požiadaviek na nezávislosť zamestnancov regulačných orgánov. Rada okrem toho ustanovuje možnosť regulátora zasahovať do finančných záležitostí ako nepovinnú a neakceptuje uverejňovanie regulačných výkazov.

Rada tiež rozhodla udeliť regulačnému orgánu právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy a prijímať primerané opatrenia na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, a to bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov hospodárskej súťaže týkajúce sa jej zabezpečovania. Rada tiež v zásade súhlasí s vytvorením koordinovaného rámca spolupráce medzi vnútroštátnymi regulačnými orgánmi.

Európsky parlament má v úmysle udeliť vnútroštátnym regulačným orgánom rozsiahle právomoci, pokiaľ ide o dohľad nad vykonávaním tejto smernice, a navrhuje ďalšie posilnenie nezávislosti a prostriedkov vnútroštátnych regulátorov, pričom by sa zároveň obmedzila ich súčasná právomoc naprávať nežiaduci vývoj na trhu. Napokon, Európsky parlament podporuje aj formalizáciu spolupráce medzi vnútroštátnymi regulátormi prostredníctvom vytvorenia siete a žiada Komisiu, aby vypracovala legislatívny návrh týkajúci sa zriadenia európskeho regulačného orgánu.

Rada v tomto kontexte nevzala do úvahy pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 48, 96, 97, 98, 99 a 100.

vi) Delegované akty a vykonávacie akty

Ako nástroj na zmenu a doplnenie rôznych príloh a ich oddielov sa v pôvodnom návrhu Komisie navrhujú delegované akty.

Rada sa však domnieva, že počet príloh a oddielov, v prípade ktorých by Komisia mala byť splnomocnená prijímať delegované akty, sa musí znížiť, a táto právomoc sa musí obmedziť na určité zmeny a doplnenia prílohy V, prílohy VIII bodu 4c a príloh IX a X. Rada teda vypúšťa možnosť, aby Komisia prostredníctvom delegovaných aktov prijímala zmeny a doplnenia prílohy I (súčasť železničnej infraštruktúry), II (základné funkcie manažéra infraštruktúry), III (služby, ktoré sa majú poskytovať železničným podnikom), VI (podmienky používania siete), VII (zmluvná dohoda), časti prílohy VIII (poplatky) z toho dôvodu, že tieto prílohy obsahujú zásadné prvky.

Rada okrem toho zavádza vykonávacie opatrenia na prijatie jednotných podmienok uplatňovania určitých prvkov uvedených v prílohách a oddieloch, napríklad v súvislosti s článkom 13, pokiaľ ide o podmienky prístupu k službám súvisiacim so železnicami, článkom 31 ods. 3, pokiaľ ide o stanovenie metódy výpočtu priamych nákladov, článkom 31 ods. 5, pokiaľ ide o stanovenie spoločnej metódy pre uplatňovanie poplatkov za hluk, a článkom 32, pokiaľ ide o stanovenie spoločnej metódy pre moduláciu ETCS.

Európsky parlament vo všeobecnosti navrhuje, aby sa právomoci Komisie prijímať delegované akty ešte viac obmedzili, alebo aby sa vypustili; okrem toho odmieta, aby sa na prijatie jednotných podmienok uplatňovania určitých prvkov uvedených v prílohách a oddieloch využívali vykonávacie akty.

Rada v tomto kontexte neakceptovala pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82 a 87.

3. Iné otázky politiky

Rada vo všeobecnosti odmieta tie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP, v ktorých sa nerešpektujú ustanovenia Medziinštitucionálnej dohody o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov (2002/C 77/01). V bode 8 tejto dohody sa uvádza, že „ak sa v priebehu legislatívneho procesu javí potrebné v prepracovanom právnom akte zaviesť vecné zmeny a doplnenia k tým ustanoveniam, ktoré zostávajú v návrhu Komisie nezmenené, takéto zmeny a doplnenia k tomuto právnomu aktu sa vykonajú v súlade s postupom ustanoveným v zmluve podľa príslušného právneho základu“.

Rada sa domnieva, že pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP týkajúce sa ustanovení, ktoré nie sú zahrnuté v prepracovanom znení Komisie, nie sú z dôvodu súdržnosti a jasnosti nevyhnutné. V dôsledku toho Rada nemohla vziať do úvahy pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 a 95.

4. Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom

Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP, ktoré sa nezahrnuli do pozície Rady v prvom čítaní, sa týkajú:

- zahrnutia ďalších požiadaviek na informácie a služby týkajúce sa cestovných lístkov pre cestujúcich (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 57),
- ustanovení upravujúcich lehoty pre rozhodnutia vnútroštátnych regulačných orgánov (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 59),

- rozšírenia rozsahu monitorovania trhu na podmienky týkajúce sa zamestnanosti a pracovné podmienky, ako aj na investície do železničnej infraštruktúry (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 65),
- požiadavky, aby žiadajúci železničný podnik pri predkladaní žiadosti okrem iného preukázal, že má bezpečnostné osvedčenie (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 73),
- povinnosti zverejňovať podmienky používania siete v angličtine (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 75),
- obmedzujúcej lehoty stanovenej pre manažéra infraštruktúry na to, aby informoval zainteresované strany o neplánovaných údržbárskych prácach (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 93),
- 12-mesačnej lehoty na transpozíciu (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 112),
- posilnených ustanovení týkajúcich sa služieb poskytovaných cestujúcim na staniciach (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 115),
- doplnenia odkazu na smernicu 2009/72/ES, pokiaľ ide o dodávku trakčného prúdu (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 115),
- rozšírenia informácií pre monitorovanie trhu železničnej dopravy, ako sa uvádza v prílohe IV bode 1, na zber údajov o nebezpečných udalostiach, nehodách a vážnych nehodách (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 116),
- dodatočných požiadaviek súvisiacich s krytím zodpovednosti za škodu (pozmeňujúci a doplňujúci návrh 140).

III. ZÁVER

Rada pri ustanovovaní svojej pozície v prvom čítaní v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu v prvom čítaní. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že mnohé z nich do pozície v prvom čítaní už zahrnula z hľadiska ich myšlienky, čiastočne alebo v celom rozsahu.
