

V Bruseli 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ
z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ
ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu
železničnej infraštruktúry**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Komisia vo svojej bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011¹, ktorú prijala 28. marca 2011, predstavila svoju víziu jednotného európskeho železničného priestoru s vnútorným trhom železničnej dopravy, na ktorom európske železničné podniky môžu poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.

V niekoľkých politických iniciatívach sa uznal potenciál železničnej infraštruktúry ako základu vnútorného trhu a hybnej sily udržateľného rastu. Európska rada vo svojich záveroch z januára 2012 zdôraznila význam uvoľnenia rastového potenciálu úplne integrovaného jednotného trhu vrátane opatrení v súvislosti so sieťovými odvetviami. Komisia vo svojom oznámení o opatreniach v prospech stability, rastu a zamestnanosti prijatom 30. mája 2012 zdôraznila význam ďalšieho znižovania regulačnej záťaže a odstraňovania prekážok vstupu v železničnom sektore. Komisia podobne vo svojom oznámení o posilnení správy jednotného trhu, ktoré prijala 8. júna 2012², zdôraznila význam odvetvia dopravy.

Komisia zároveň v ďalšom viacročnom finančnom rámci na roky 2014 – 2020 navrhla vytvoriť „Nástroj na prepojenie Európy“ a z celkového rozpočtového balíka vo výške 50 miliárd EUR vyčleniť na dopravnú infraštruktúru 31,7 miliardy EUR.

V uplynulom desaťročí tri legislatívne „železničné balíky“ postupne otvorili vnútroštátne trhy, čím zabezpečili väčšiu konkurencieschopnosť a interoperabilitu železníc na úrovni EÚ. Napriek významným snahám v oblasti vypracúvania *acquis* EÚ celkový podiel železničnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy vnútri EÚ ostáva nízky. Tento návrh sa zameriava na pretrvávajúce prekážky, ktoré obmedzujú účinnosť fungovania trhov železničnej dopravy.

1.2. Problémy, ktoré treba riešiť

Zvyšné prekážky sa týkajú v prvom rade prístupu na trh so službami vnútroštátnej osobnej dopravy. V mnohých členských štátoch sú tieto trhy uzatvorené pred hospodárskou súťažou, čím sa neobmedzuje len ich rozvoj, ale vznikajú aj rozdiely medzi tými členskými štátmi, ktoré svoje trhy otvorili, a tými, ktoré tak neurobili.

Prevažnú väčšinu služieb vnútroštátnej osobnej dopravy nemožno poskytovať na komerčnom základe a vyžadujú si štátnu podporu. Tieto služby sa zabezpečujú v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme. Z tohto dôvodu tento balík legislatívnych opatrení rieši aj otázku hospodárskej súťaže v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme a ďalšie otázky, ako napríklad dostupnosť železničných koľajových vozidiel pre potenciálnych uchádzačov o takéto zmluvy a integrované systémy tvorby cestovných poriadkov siete a predaja prepravných dokladov v prípade, že sú v prospech cestujúcich.

¹ Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144.

² Lepšia správa pre jednotný trh, COM(2012) 259.

Druhý súbor problémov, ktoré zabraňujú trhom železničnej dopravy plne rozvinúť svoj potenciál, predstavujú otázky týkajúce sa správy manažérov infraštruktúry. Keďže sú manažéri infraštruktúry prirodzenými monopolmi, nie vždy reagujú na potreby trhu a jeho používateľov, a oslabujú tak výkonnosť sektora ako celku. Vo viacerých členských štátoch manažéri infraštruktúry nie sú schopní plniť svoje úlohy, keďže sú ich funkcie rozdelené medzi rôzne orgány. Súčasný právny rámec navyše nevedol k zlepšeniu cezhraničnej spolupráce medzi manažermi infraštruktúry.

Okrem toho mnohé prekážky vstupu na trh vyplývajú z podmienok, v ktorých sú správa infraštruktúry a prepravné činnosti súčasťou tej istej integrovanej štruktúry. V takomto prípade manažéri infraštruktúry čelia konfliktom záujmov, keďže musia zohľadňovať obchodné záujmy integrovanej štruktúry a jej dcérskych spoločností v doprave a sú motivovaní k tomu, aby pri poskytovaní prístupu k infraštruktúre zaujali diskriminačný postoj.

Napokon, integrované štruktúry veľmi sťažujú presadzovanie požiadavky na oddelenie účtov medzi správou infraštruktúry a prepravnými činnosťami. Regulačné orgány sa stretávajú s ťažkosťami, keď chcú vysledovať finančné toky medzi rôznymi dcérskymi spoločnosťami a holdingovou spoločnosťou v rámci integrovanej štruktúry. Účtovnícke nástroje umožňujú umelé zvyšovanie alebo znižovanie výsledkov príslušných dcérskych spoločností. Postupy krížového poskytovania dotácií a presuny finančných prostriedkov vyčlenených na infraštruktúru na konkurenčné činnosti predstavujú vážnu prekážku vstupu na trh pre nových prevádzkovateľov, ktorí nemajú možnosť využívať takéto finančné prostriedky. Postupy krížového poskytovania dotácií môžu takisto znamenať štátnu pomoc poskytovanú na konkurenčné činnosti.

1.2 Všeobecné ciele

Hlavným cieľom dopravnej politiky EÚ je vybudovať vnútorný trh prostredníctvom vysokej miery konkurencieschopnosti a harmonického, vyváženého a udržateľného rozvoja hospodárskych činností. V bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011 sa uviedlo, že do roku 2050 by väčšinu objemu osobnej dopravy na stredné vzdialenosti mala predstavovať železničná doprava. Tento presun v rámci druhov dopravy by prispel k 20 % zníženiu emisií skleníkových plynov, ktoré sa navrhuje v stratégii Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu³. V bielej knihe sa dospelo k záveru, že v doprave nedôjde k žiadnej významnej zmene bez podpory vhodnej infraštruktúry a bez inteligentnejšieho prístupu k jej používaniu.

Všeobecným cieľom štvrtého železničného balíka je zvýšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej dopravy odstránením všetkých zostávajúcich právnych, inštitucionálnych a technických prekážok a posilniť výkonnosť železničného sektora a jeho konkurencieschopnosť v záujme ďalšieho rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru.

1.3 Konkrétne ciele

³ Oznámenie Komisie: Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, KOM(2010) 2020.

Tento návrh zahŕňa ustanovenia zamerané na:

a) Otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy s cieľom zintenzívniť konkurenčný tlak na trhoch vnútroštátnej železničnej dopravy v záujme zvýšenia kvantity a zlepšenia kvality služieb osobnej dopravy. Tieto návrhy treba vnímať popri navrhovaných zmenách a doplneniach nariadenia č. 1370/2007/ES (záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme) a v tomto kontexte je ich cieľom zvýšiť efektívnosť verejného financovania služieb osobnej dopravy.

b) Posilnenie správy manažérov infraštruktúry s cieľom zabezpečiť rovnocenný prístup k infraštruktúre. To by sa malo zabezpečiť prostredníctvom odstránenia konfliktov záujmov, ktoré ovplyvňujú rozhodnutia manažéra infraštruktúry o prístupe na trh, a odstránenia potenciálu krížového poskytovania dotácií, ktorý existuje v integrovaných štruktúrach. Návrhom sa má takisto zabezpečiť, aby sa všetky funkcie manažéra infraštruktúry riadili konzistentne. Napokon, návrh je zameraný na posilnenie koordinácie medzi manažermi infraštruktúry a prevádzkovateľmi v železničnej doprave s cieľom lepšie reagovať na potreby trhu a na zvýšenie cezhraničnej spolupráce medzi manažermi infraštruktúry.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Pomôcť Komisii v procese posudzovania vplyvu mal externý konzultant, ktorého Komisia požiadala, aby vypracoval podpornú štúdiu a uskutočnil cieľnú konzultáciu. S realizáciou štúdie sa začalo v decembri 2011 a konečná správa bola predložená v decembri 2012.

S cieľom získať názory zainteresovaných strán sa namiesto otvorenej konzultácie uprednostnili rôzne cieľené konzultačné metódy. V období od 1. marca do 16. apríla 2012 boli osobitné dotazníky zaslané 427 zainteresovaným stranám, ktorých činnosť súvisí so železničnou dopravou (železničné podniky, manažéri infraštruktúry, ministerstvá pre verejnú dopravu, orgány pre bezpečnosť, ministerstvá, zastupiteľské orgány, organizácie pracovníkov atď.). Miera odozvy dosiahla 40 %. Cestujúci vyjadrili svoje názory prostredníctvom prieskumu Eurobarometra, ktorého cieľovou skupinou bolo 25 000 respondentov z radov verejnosti rovnomerne rozložených medzi 25 členských štátov so železnicami. Kontakt s miestnymi a regionálnymi orgánmi zabezpečila sieť Výboru regiónov a uskutočnili sa aj konzultácie s Výborom pre sociálny dialóg v železničnom sektore.

Tieto konzultácie doplnilo vypočutie zainteresovaných strán z 29. mája 2012 (približne 85 účastníkov), konferencia (420 účastníkov) z 24. septembra 2012 a rozhovory s konkrétnymi zainteresovanými stranami počas roka 2012. Útvary Komisie sa stretli so zástupcami Spoločenstva európskych železníc (zastupujúceho železničné podniky), združenia Európski prevádzkovatelia osobnej dopravy, Európskeho združenia pracovníkov v oblasti dopravy, Európskeho združenia cestujúcich, Európskeho združenia manažérov železničnej infraštruktúry a UITP – Medzinárodného združenia verejnej dopravy. Návštevy a osobné rozhovory so zainteresovanými stranami sa zorganizovali aj v Taliansku, vo Francúzsku, v Nemecku, Holandsku, Poľsku, Maďarsku, vo Švédsku a v Spojenom kráľovstve.

Väčšina zainteresovaných strán počas cieľenej konzultácie súhlasila s tým, že kvalitu služieb železničnej dopravy a konkurencieschopnosť odvetvia v EÚ oslabujú rôzne prekážky prístupu pre železničné podniky. 69 % respondentov považovalo za problém rôzny výklad právnych predpisov. Za hlavnú prekážku prístupu pre železničné podniky považovali zainteresované strany (83 %) obmedzenia kapacity infraštruktúry.

Výsledky konzultácie naznačili, že názory sa veľmi rozchádzajú v otázke primeranosti riešení, vďaka ktorým by sa mala zabezpečiť nezávislá a efektívna správa železničnej infraštruktúry. Prevažná väčšina ministerstiev dopravy, orgánov pre hospodársku súťaž, regulačných orgánov, nezávislých manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, ako aj združení spoločností prepravujúcich osoby a náklad presadzovala úplné oddelenie, vďaka ktorému by sa zaistila úplná transparentnosť a rovnaké podmienky pre všetkých prevádzkovateľov. Na druhej strane holdingové spoločnosti, manažéri infraštruktúry závislí od takýchto spoločností a zástupcovia pracovníkov poukázali na vedeckú literatúru, ktorá zdôrazňuje nevýhody oddelenia, akými sú napríklad vyššie transakčné náklady a riziko neefektívnosti vyplývajúce z oddelenia. Tieto zainteresované strany sa domnievali, že na vyriešenie týchto otázok by mohla postačovať silnejšia úloha regulačného dohľadu. 64 % respondentov podporilo myšlienku vytvorenia osobitného orgánu zástupcov všetkých používateľov infraštruktúry, aby sa zabezpečilo nediskriminačné zohľadnenie ich záujmov.

Komisia počas procesu konzultácie zaujala proaktívny prístup, aby podnietila zainteresované strany k účasti. Vzhľadom na to, že príležitosť na vyjadrenie svojho názoru dostali všetky príslušné strany, minimálne normy Komisie týkajúce sa konzultácií boli splnené.

Komisia na základe uvedenej externej štúdie a záverov vyplývajúcich z procesu konzultácie so zainteresovanými stranami uskutočnila kvantitatívne a kvalitatívne posúdenie vplyvu navrhovaných opatrení. V tomto posúdení sa preskúmali alternatívne možnosti pre nové opatrenia, ktorých cieľom je modernizovať existujúci regulačný rámec.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Vymedzenie pojmu manažér infraštruktúry (článok 3 ods. 2)

V rámci objasnenia sa uvádzajú všetky príslušné funkcie správy infraštruktúry, ktoré má vykonávať manažér infraštruktúry, aby sa zabezpečilo vykonávanie všetkých týchto funkcií konzistentným spôsobom. Vypúšťa sa možnosť stanovená v existujúcom texte, aby sa funkcie manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete prideliovali rôznym orgánom alebo podnikom. Takisto sa objasňuje význam rôznych funkcií správy infraštruktúry.

3.2. Vymedzenie pojmu medzinárodná osobná doprava (článok 3 bod 5)

Medzinárodná osobná doprava sa vymedzuje v piatom bode existujúceho článku 3. Vzhľadom na otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy rozlíšenie medzi službami medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej dopravy stráca na účely tejto smernice svoje opodstatnenie. Toto vymedzenie pojmu sa preto vypúšťa.

3.3. Oddelenie účtov v rámci integrovanej skupiny (článok 6 ods. 2)

Na základe existujúceho článku 6 ods. 2 sa umožňuje organizačne začleniť služby infraštruktúry a dopravy do jedného podniku a zároveň splniť požiadavky na oddelenie účtov. Keďže návrh obsahuje špecifické pravidlá týkajúce sa oddelenia týchto dvoch činností, toto ustanovenie sa musí vypustiť.

3.4. Inštitucionálne oddelenie manažéra infraštruktúry (článok 7)

V tomto ustanovení sa uvádza, že manažéri infraštruktúry by mali byť schopní plniť všetky funkcie potrebné na udržateľný rozvoj infraštruktúry. Takisto sa v ňom zavádza

inštitucionálne oddelenie manažéra infraštruktúry od prepravných činností tým, že sa zakazuje, aby tá istá právnická alebo fyzická osoba mala právo vykonávať kontrolu nad manažérom infraštruktúry a zároveň nad železničným podnikom alebo právo ovplyvňovať manažéra infraštruktúry a zároveň železničný podnik. Členskému štátu sa touto úpravou umožňuje, aby bol vlastníkom oboch právnych subjektov, v ktorých by mali vykonávať kontrolu verejné orgány, ktoré sú navzájom oddelené a právne odlišné.

3.5. Nezávislosť manažéra infraštruktúry v rámci vertikálne integrovaných podnikov (články 7a a 7b)

Návrh umožňuje, aby si vertikálne integrované podniky (vrátane vertikálne integrovaných podnikov s holdingovou štruktúrou) zachovali vlastníctvo manažéra infraštruktúry. Objasňuje však, že je to prípustné len pod podmienkou, že sa zabezpečí, aby manažér infraštruktúry mal účinné rozhodovacie práva pre všetky svoje funkcie. V návrhu sa ďalej stanovuje, že sa to musí zaručiť silnými a efektívnymi opatreniami na ochranu tejto nezávislosti. Spresňuje sa v ňom, že tieto ochranné opatrenia by sa mali zaviesť v súvislosti so štruktúrou podniku vrátane oddelenia obehu finančných prostriedkov medzi manažérom infraštruktúry a ďalšími spoločnosťami integrovanej skupiny. Takisto sa v ňom stanovujú pravidlá platné pre štruktúru správy manažéra infraštruktúry.

3.6. Overenie súladu s požiadavkami (článok 7c)

V tomto ustanovení sa zavádza možnosť členských štátov obmedziť práva prístupu prevádzkovateľov železničnej dopravy, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaných podnikov, ak Komisia nie je schopná potvrdiť, že došlo k účinnému vykonaniu opatrení na ochranu nezávislosti manažéra infraštruktúry.

3.7. Koordinačný výbor (článok 7d)

Cieľom tohto ustanovenia je zabezpečiť dobrú koordináciu medzi manažérom infraštruktúry a používateľmi siete, ktorí sú ovplyvnení jeho rozhodnutiami, vrátane žiadateľov, zástupcov cestujúcich a používateľov služieb nákladnej dopravy a regionálnych a miestnych orgánov. Uvádzajú sa v ňom otázky, v súvislosti s ktorými by mal manažér infraštruktúry prijímať odporúčania používateľov, ktoré zahŕňajú ich potreby týkajúce sa rozvoja infraštruktúry, výkonnostné ciele, pridelovanie a spoplatňovanie.

3.8. Európska sieť manažérov infraštruktúry (článok 7e)

Návrhom sa vytvára fórum na cezhraničnú spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry v záujme vybudovania európskej železničnej siete. To zahŕňa spoluprácu v oblasti vytvárania koridorov základnej siete a koridorov železničnej nákladnej dopravy a realizácie plánu zavedenia európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Návrh sa vzťahuje aj na úlohu, ktorú má táto sieť zohrávať pri monitorovaní výkonnosti manažérov infraštruktúry v záujme zlepšenia kvality služieb ponúkaných manažérmi infraštruktúry.

3.9. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre (článok 10)

Článok 10 ods. 2 sa mení a dopĺňa s cieľom udeliť európskym železničným podnikom práva prístupu na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy. Keďže sa v existujúcich právnych predpisoch vypúšťa rozlíšenie medzi službami medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy, odseky 3 a 4 článku 10, ktorých cieľom bolo vymedziť medzinárodnú alebo vnútroštátnu povahu služby, sa musia vypustiť.

3.10. Obmedzenie práva prístupu (článok 11)

Toto ustanovenie umožňuje členským štátom obmedziť práva prístupu na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej alebo medzinárodnej dopravy v prípade, ak by uplatňovanie tohto práva ohrozilo hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Tak ako je to v súčasnosti v prípade služieb medzinárodnej dopravy, v tomto ustanovení sa zavádza zodpovednosť regulačných orgánov za určenie toho, či služba vnútroštátnej dopravy naruša hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa spoločných postupov a kritérií.

3.11 Spoločné systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov (článok 13a)

Aby sa zabezpečilo, že cestujúci budú môcť aj naďalej využívať prínosy vyplývajúce zo sieťových účinkov, toto ustanovenie umožňuje členským štátom zriadiť systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov spoločné pre všetky železničné podniky prevádzkujúce služby vnútroštátnej osobnej dopravy spôsobom, ktorý nenaruša hospodársku súťaž. Okrem toho sa v ustanovení uvádza, že železničné podniky prijímajú koordinované plány pre prípad nepredvídaných udalostí na poskytnutie pomoci cestujúcim, ak dôjde k výraznému meškaniu služieb.

3.12 Práva na kapacitu (článok 38 ods. 4)

S cieľom poskytnúť všetkým trhovým aktérom dostatočný stupeň právnej istoty na rozvoj ich činností sa toto ustanovenie mení a dopĺňa. Vymedzuje sa v ňom časový harmonogram, v rámci ktorého by regulačné orgány mali posúdiť, či by došlo k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme. To je v súlade s procesom pridelovania kapacity infraštruktúry.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry

(Text s významom pre EHP)

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 Hospodárskeho a sociálneho výboru⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Počas uplynulého desaťročia osobná železničná doprava nedosiahla taký rast, aby dokázala zvýšiť svoj podiel na využívaní rôznych druhov dopravy v porovnaní s cestnou a leteckou dopravou. 6 % podiel osobnej železničnej dopravy na využívaní rôznych druhov dopravy v Európskej únii ostal pomerne stabilný. Služby osobnej železničnej dopravy nedokázali uspokojiť rozvíjajúce sa potreby z hľadiska ponuky ani kvality.
- (2) Trhy Únie s nákladnými vlakmi a medzinárodnými osobnými vlakmi boli v rokoch 2007 až 2010 otvorené hospodárskej súťaži prostredníctvom smernice 2004/51/ES⁶ a smernice 2007/58/ES⁷. Členské štáty okrem toho otvorili hospodárskej súťaži svoje služby vnútroštátnej osobnej dopravy, a to buď zavedením práv otvoreného prístupu,

⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁶ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164.

⁷ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44.

alebo zavedením verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme, alebo obidvoma spôsobmi.

- (3) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor⁸, sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor so spoločnými pravidlami týkajúcimi sa správy železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, financovania a spoplatňovania infraštruktúry, podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a regulačného dohľadu nad trhom železničnej dopravy. Vzhľadom na zavedenie všetkých týchto prvkov je teraz možné dokončiť otvorenie trhu Únie so železničnou dopravou a uskutočniť reformu správy manažérov infraštruktúry v záujme zaistenia rovnocenného prístupu k infraštruktúre.
- (4) V smernici 2012/34/EÚ sa požaduje, aby Komisia v prípade potreby navrhla legislatívne opatrenia v súvislosti s otvorením trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a vypracovala vhodné podmienky na zaistenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre vychádzajúc z existujúcich požiadaviek na oddelenie správy infraštruktúry a prepravných činností.
- (5) V záujme dosiahnutia efektívnej správy a využívania infraštruktúry by sa prostredníctvom zriadenia koordinačného výboru mala zabezpečiť lepšia koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi.
- (6) Členské štáty by mali takisto zabezpečiť, aby všetky funkcie potrebné z hľadiska udržateľných činností, údržby a rozvoja železničnej infraštruktúry spravoval konzistentným spôsobom samotný manažér infraštruktúry.
- (7) Cezhraničné otázky by mali efektívne riešiť spoločne manažéri infraštruktúry z rôznych členských štátov prostredníctvom zriadenia európskej siete manažérov infraštruktúry.
- (8) V záujme zaistenia rovnocenného prístupu k infraštruktúre by sa mali vyriešiť akékoľvek konflikty záujmov vyplývajúce z integrovaných štruktúr a zahŕňajúce správu infraštruktúry a prepravné činnosti. Jediným spôsobom, ako zaručiť rovnocenný prístup k železničnej infraštruktúre, je odstrániť stimuly vedúce k diskriminácii konkurentov. Je to požiadavka na úspešné otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy. Mal by sa tak odstrániť aj potenciál krížového poskytovania dotácií, ktorý existuje v takýchto integrovaných štruktúrach a ktorý takisto vedie k narušeniam trhu.
- (9) Existujúce požiadavky na nezávislosť manažérov infraštruktúry od železničných dopravných podnikov stanovené v smernici 2012/34/EÚ sa vzťahujú len na základné funkcie manažéra infraštruktúry. Ide o rozhodovanie o prideľovaní vlakových trás a rozhodovanie o spoplatnení infraštruktúry. Je však potrebné, aby sa nezávisle vykonávali všetky funkcie, keďže na diskrimináciu konkurentov možno použiť aj iné funkcie. To platí obzvlášť v prípade rozhodnutí o investíciách alebo údržbe, ktoré môžu viesť k zvýhodneniu častí siete, ktoré používajú hlavne prevádzkovatelia

⁸ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

dopravy integrovaného podniku. Rozhodnutia o plánovaní údržbárskych prác môžu mať vplyv na dostupnosť vlakových trás pre konkurentov.

- (10) Existujúce požiadavky smernice 2012/34/EÚ zahŕňajú len právnu, organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť. Týmto sa úplne nevylučuje možnosť zachovať integrovaný podnik, ak sa zabezpečia tieto tri kategórie nezávislosti. Pokiaľ ide o rozhodovaciu nezávislosť, na základe primeraných ochranných opatrení sa musí zabezpečiť vylúčenie možnosti, aby integrovaný podnik vykonával kontrolu nad rozhodovaním manažéra infraštruktúry. Ani všeobecným uplatňovaním takýchto ochranných opatrení sa však úplne neodstraňujú všetky možnosti diskriminačného správania voči konkurentom, ktoré existujú v podmienkach vertikálne integrovaného podniku. V integrovaných štruktúrach stále existuje najmä potenciál krížového poskytovania dotácií alebo je prinajmenšom veľmi zložitá, aby regulačné orgány kontrolovali a presadzovali ochranné opatrenia zavedené s cieľom predchádzať takýmto krížovým dotáciám. Inštitucionálne oddelenie správy infraštruktúry a prepravných činností je najúčinnnejším opatrením na riešenie týchto problémov.
- (11) Od členských štátov by sa preto malo vyžadovať, aby zabezpečili, aby tie isté právnické alebo fyzické osoby neboli oprávnené vykonávať kontrolu nad manažérom infraštruktúry a zároveň vykonávať kontrolu nad železničným podnikom alebo si v súvislosti s takýmto podnikom uplatňovať akékoľvek právo. Naopak kontrola nad železničným podnikom by mala vylúčiť možnosť vykonávania kontroly nad manažérom infraštruktúry alebo možnosť uplatňovania akéhokoľvek práva v súvislosti s manažérom infraštruktúry.
- (12) Ak členské štáty zachovávajú manažéra infraštruktúry, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku, mali by zaviesť aspoň prísne ochranné opatrenia s cieľom zaručiť účinnú nezávislosť celého manažéra infraštruktúry vo vzťahu k integrovanému podniku. Tieto ochranné opatrenia by sa nemali týkať len podnikovej štruktúry manažéra infraštruktúry vo vzťahu k integrovanému podniku, ale aj štruktúry správy manažéra infraštruktúry, a pokiaľ je to len v rámci integrovanej štruktúry možné, malo by sa nimi zabrániť finančným prevodom medzi manažérom infraštruktúry a inými právnymi subjektmi integrovaného podniku. Tieto ochranné opatrenia nielen zodpovedajú tomu, čo je potrebné na splnenie existujúcich požiadaviek na rozhodovaciu nezávislosť základných funkcií podľa smernice 2012/34/EÚ z hľadiska nezávislosti správy manažéra infraštruktúry, ale dokonca prekračujú tento rámec tým, že dopĺňajú doložky na vylúčenie možnosti použitia príjmov manažéra infraštruktúry na financovanie iných subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. To by sa malo uplatňovať nezávisle od uplatňovania fiškálnych právnych predpisov členských štátov a bez toho, aby boli dotknuté pravidlá EÚ v oblasti štátnej pomoci.
- (13) Napriek vykonaniu ochranných opatrení zaručujúcich nezávislosť by vertikálne integrované podniky mohli zneužiť svoju štruktúru na poskytovanie neprimeraných konkurenčných výhod prevádzkovateľom železničnej dopravy, ktorí sú súčasťou takýchto podnikov. Z tohto dôvodu by Komisia bez toho, aby bol dotknutý článok 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, mala na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy overiť, že došlo k účinnému vykonaniu týchto bezpečnostných opatrení a k odstráneniu akýchkoľvek pretrvávajúcich prípadov narušenia hospodárskej súťaže. Ak Komisia nie je schopná potvrdiť, že k tomu došlo, všetky členské štáty by mali mať možnosť obmedziť alebo zrušiť práva prístupu dotknutých integrovaných prevádzkovateľov.

- (14) Tým, že sa železničným podnikom v Únii udelí právo na prístup k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy, môžu vzniknúť dôsledky pre organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť takéto právo na prístup v prípade, ak by to ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme a ak s tým súhlasil dotknutý regulačný orgán.
- (15) Regulačné orgány by mali posudzovať potenciálne hospodárske vplyvy služieb vnútroštátnej osobnej dopravy poskytovaných na základe podmienok otvoreného prístupu na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe žiadosti predloženej zainteresovanými stranami a objektívnej hospodárskej analýzy.
- (16) V procese posúdenia by sa mala zohľadniť potreba poskytnúť všetkým trhovým aktérom dostatočný stupeň právnej istoty na rozvoj ich činností. Tento postup by mal byť čo možno najjednoduchší, najefektívnejší a čo najviac transparentný a mal by byť v súlade s procesom prideľovania kapacity infraštruktúry.
- (17) Pri posúdení toho, či by došlo k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme, by sa mali zohľadniť vopred určené kritériá. Takéto kritériá a podrobnosti postupu, ktorý sa má uplatňovať, sa môžu časom meniť, a to najmä vzhľadom na skúsenosti regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, a môžu zohľadniť špecifické charakteristiky služieb vnútroštátnej osobnej dopravy.
- (18) Pri posúdení toho, či by došlo k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme, by regulačné orgány mali zvážiť hospodársky vplyv zamýšľanej služby na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme s prihliadnutím na vplyv tejto služby na ziskovosť akýchkoľvek služieb zahrnutých v takýchto zmluvách o službách vo verejnom záujme a dôsledky pre čisté náklady, ktoré znáša príslušný verejný orgán, ktorý zadal zmluvy. Na vykonanie tohto posúdenia by sa mali preskúmať faktory ako dopyt cestujúcich, stanovenie ceny cestovného, spôsob predaja prepravných dokladov, umiestnenie a počet zastávok a načasovanie a frekvencia navrhutej novej služby.
- (19) S cieľom zvýšiť prítlačivosť služieb železničnej dopravy pre cestujúcich by členské štáty mali mať možnosť vyžadovať od železničných podnikov prevádzkujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa prostredníctvom prepravných dokladov a rezervácií zapojili do spoločných systémov informovania a predaja prepravných dokladov. V prípade zriadenia takéhoto systému by sa malo zabezpečiť, aby nedochádzalo k narúšaniu fungovania trhu ani k diskriminácii medzi železničnými podnikmi.
- (20) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom⁹ sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a

⁹ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2012/34/EÚ sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) bod 2 sa nahrádza takto:

„(2) ‚manažér infraštruktúry‘ je každý orgán alebo podnik, ktorý zabezpečuje rozvoj, prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry na sieti; rozvoj zahŕňa plánovanie siete, finančné plánovanie a plánovanie investícií, ako aj budovanie a modernizáciu infraštruktúry; prevádzka infraštruktúry zahŕňa všetky prvky procesu pridelovania vlakových trás vrátane vymedzenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania jednotlivých trás, riadenia dopravy a spoplatňovania infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov; údržba zahŕňa obnovu infraštruktúry a iné činnosti správy aktív;“

b) bod 5 sa vypúšťa;

c) dopĺňa sa tento bod 31:

„(31) ‚vertikálne integrovaný podnik‘ je podnik, v ktorom:

– ten istý podnik ako manažér infraštruktúry (holdingová spoločnosť) vlastní úplne alebo čiastočne jeden alebo viacero železničných podnikov alebo

– jeden alebo viacero železničných podnikov vlastní alebo čiastočne vlastní manažéra infraštruktúry alebo

– manažér infraštruktúry vlastní alebo čiastočne vlastní jeden alebo viacero železničných podnikov;“

2. V článku 6 sa vypúšťa odsek 2.

3. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Inštitucionálne oddelenie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečujú, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2 a aby bol nezávislý od každého železničného podniku.

V záujme zaručenia nezávislosti manažéra infraštruktúry členské štáty zabezpečujú, aby sa manažéri infraštruktúry organizovali v subjekte právne odlišenom od akéhokoľvek železničného podniku.

2. Členské štáty takisto zabezpečujú, aby tá istá právnická alebo fyzická osoba alebo tie isté právnické alebo fyzické osoby nemohli:
- a) priamo alebo nepriamo vykonávať kontrolu v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004¹⁰ nad železničným podnikom a zároveň nad manažérom infraštruktúry, mať majetkový podiel v železničnom podniku a zároveň v manažérovi infraštruktúry alebo uplatňovať si akékoľvek právo vo vzťahu k železničnému podniku a zároveň k manažérovi infraštruktúry;
 - b) vymenúvať členov dozornej rady, správnej rady alebo orgánov právne zastupujúcich manažéra infraštruktúry a zároveň priamo či nepriamo vykonávať kontrolu nad železničným podnikom, mať finančný záujem v železničnom podniku alebo uplatňovať si akékoľvek právo vo vzťahu k železničnému podniku;
 - c) byť členmi dozornej rady, správnej rady alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, či už ide o železničný podnik alebo o manažéra infraštruktúry;
 - d) spravovať železničnú infraštruktúru alebo byť súčasťou správy manažéra infraštruktúry a zároveň priamo či nepriamo vykonávať kontrolu nad železničným podnikom, mať finančný záujem v železničnom podniku alebo uplatňovať si akékoľvek právo vo vzťahu k železničnému podniku; alebo spravovať železničný podnik alebo byť súčasťou jeho správy a zároveň priamo či nepriamo vykonávať kontrolu nad manažérom infraštruktúry, mať majetkový podiel v manažérovi infraštruktúry alebo uplatňovať si akékoľvek právo vo vzťahu k manažérovi infraštruktúry.
3. Na účely vykonávania tohto článku v prípade, keď je osobou uvedenou v odseku 2 členský štát alebo iný verejný orgán, dva verejné orgány, ktoré sú od seba oddelené a právne odlíšené a ktoré vykonávajú kontrolu nad manažérom infraštruktúry na jednej strane a nad železničným podnikom na strane druhej alebo si uplatňujú iné práva uvedené v odseku 2 vo vzťahu k manažérovi infraštruktúry na jednej strane a vo vzťahu k železničnému podniku na strane druhej, sa nesmú považovať za tú istú osobu alebo tie isté osoby.
4. Za predpokladu, že nedôjde k žiadnemu konfliktu záujmov a že sa zaručí dôvernosť citlivých obchodných informácií, manažér infraštruktúry môže na špecifické práce v oblasti rozvoja, obnovy a údržby, v súvislosti s ktorými si zachováva právomoc rozhodovať, zadať zákazku subdodávateľovi, ktorým je železničný podnik alebo akýkoľvek iný orgán konajúci pod dohľadom manažéra infraštruktúry.
5. Ak je k dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice manažér infraštruktúry súčasťou vertikálne integrovaného podniku, členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať odseky 2 až 4 tohto článku. V takom prípade dotknutý členský štát zabezpečuje, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie

¹⁰

Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

uvedené v článku 3 ods. 2 a aby mal účinnú organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť od akéhokoľvek železničného podniku v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 7a až 7c.“

4. Vkladajú sa tieto články 7a až 7e:

„Článok 7a

Účinná nezávislosť manažéra infraštruktúry v rámci vertikálne integrovaného podniku

1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa manažér infraštruktúry organizoval v orgáne, ktorý je právne odlíšený od akéhokoľvek železničného podniku alebo holdingovej spoločnosti ovládajúcej takéto podniky a od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku.
2. Právne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku pôsobiace na trhu služieb železničnej dopravy nesmú mať žiadny priamy ani nepriamy majetkový podiel v manažérovi infraštruktúry. Rovnako manažér infraštruktúry nesmie mať žiadny priamy ani nepriamy majetkový podiel v právnych subjektoch v rámci vertikálne integrovaného podniku pôsobiacich na trhu služieb železničnej dopravy.
3. Príjmy manažéra infraštruktúry sa nesmú použiť na financovanie iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku, ale len na financovanie činnosti manažéra infraštruktúry a na vyplácanie dividend konečnému vlastníkovi vertikálne integrovanej spoločnosti. Manažér infraštruktúry nesmie poskytovať úvery žiadnym iným právnym subjektom v rámci vertikálne integrovaného podniku a žiadny iný právny subjekt v rámci vertikálne integrovaného podniku nesmie poskytovať úvery manažérovi infraštruktúry. Akékoľvek služby ponúkané inými právnymi subjektmi manažérovi infraštruktúry majú základ v zmluvách a platí sa za ne trhovú cenu. Dlhý manažéra infraštruktúry sú jednoznačne oddelené od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku a tieto dlhy sa obsluhujú oddelene. Účty manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku sa musia viesť spôsobom, ktorým sa zabezpečí plnenie týchto ustanovení a umožní oddelenie obehu finančných prostriedkov manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku.
4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 4, manažér infraštruktúry získava finančné prostriedky na kapitálovom trhu nezávisle, a nie prostredníctvom iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Iné právne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku nesmú získavať finančné prostriedky prostredníctvom manažéra infraštruktúry.
5. Manažér infraštruktúry vedie podrobné záznamy o akýchkoľvek obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci vertikálne integrovaného podniku a na požiadanie ich sprístupňuje regulačnému orgánu v súlade s článkom 56 ods. 12.

Článok 7b

Účinná nezávislosť zamestnancov a vedúcich pracovníkov manažéra infraštruktúry v rámci vertikálne integrovaného podniku

1. Bez toho, aby boli dotknuté rozhodnutia regulačného orgánu podľa článku 56, má manažér infraštruktúry účinné rozhodovacie právomoci nezávislé od iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku, pokiaľ ide o všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2. Celková riadiaca štruktúra a podnikové stanovy manažéra infraštruktúry zabezpečujú, aby žiadny z iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku nesmel priamo ani nepriamo určovať správanie manažéra infraštruktúry vo vzťahu k týmto funkciám.
2. Členovia riadiacej rady a vedúci pracovníci manažéra infraštruktúry nesmú byť členmi dozornej ani riadiacej rady ani vedúcimi pracovníkmi žiadnych iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku.

Členovia dozornej alebo riadiacej rady a vedúci pracovníci iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku nesmú byť členmi riadiacej rady ani vedúcimi pracovníkmi manažéra infraštruktúry.

3. Manažér infraštruktúry má dozornú radu zloženú zo zástupcov konečných vlastníkov vertikálne integrovaného podniku.

Dozorná rada môže uskutočniť konzultácie s koordinačným výborom uvedeným v článku 7d, pokiaľ ide o otázky, ktoré patria do jeho právomoci.

Rozhodnutia týkajúce sa vymenovania a obnovy mandátu, pracovných podmienok vrátane odmeňovania a ukončenia funkčného obdobia členov riadiacej rady manažéra infraštruktúry prijíma dozorná rada. Totožnosť a podmienky upravujúce funkčné obdobie, jeho trvanie a ukončenie funkčného obdobia osôb navrhnutých dozornou radou na vymenovanie alebo obnovu mandátu členov riadiacej rady manažéra infraštruktúry, ako aj dôvody navrhovaného rozhodnutia ukončiť takéto funkčné obdobie sa oznamujú regulačnému orgánu uvedenému v článku 55. Podmienky a rozhodnutia uvedené v tomto odseku sa stávajú záväznými len v prípade výslovného súhlasu regulačného orgánu. Regulačný orgán môže proti takýmto rozhodnutiam vzniesť námietky v prípade pochybnosti o profesionálnej nezávislosti osoby navrhovanej na členstvo v riadiacej rade alebo v prípade predčasného ukončenia funkčného obdobia člena riadiacej rady manažéra infraštruktúry.

Účinné právo odvolať sa na regulačný orgán sa udeľuje členom riadiacej rady, ktorí chcú podať sťažnosť proti predčasnému ukončeniu svojho funkčného obdobia.

4. Počas troch rokov po odchode z manažéra infraštruktúry členovia dozornej alebo riadiacej rady a vedúci pracovníci manažéra infraštruktúry nemajú nárok zastávať žiadnu vedúcu pozíciu v rámci iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Počas troch rokov po odchode z týchto iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku ich členovia dozornej alebo riadiacej rady a vedúci pracovníci nemajú nárok zastávať žiadnu vedúcu pozíciu v manažérovi infraštruktúry.

5. Manažér infraštruktúry má svojich vlastných zamestnancov a jeho priestory sú oddelené od iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Prístup k informačným systémom je chránený, aby sa zabezpečila nezávislosť manažéra infraštruktúry. V interných pravidlách alebo v zmluvách zamestnancov sa jednoznačne obmedzia kontakty s inými právnymi subjektmi v rámci vertikálne integrovaného podniku na oficiálnu komunikáciu spojenú s výkonom funkcií manažéra infraštruktúry, ktoré sa vykonávajú aj v súlade s inými železničnými podnikmi mimo vertikálne integrovaného podniku. Presuny zamestnancov s výnimkou presunov uvedených v písmene c) medzi manažérom infraštruktúry a inými právnymi subjektmi v rámci vertikálne integrovaného podniku sú možné len v prípade, ak možno zabezpečiť, že medzi nimi nedôjde k výmene citlivých informácií.
6. Manažér infraštruktúry má potrebnú organizačnú schopnosť vykonávať všetky svoje funkcie nezávisle od iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku a na tieto právne subjekty nesmie delegovať vykonávanie týchto funkcií ani žiadnych činností, ktoré s nimi súvisia.
7. Členovia dozornej alebo riadiacej rady a vedúci pracovníci manažéra infraštruktúry nesmú mať žiadny majetkový podiel v iných právnych subjektoch v rámci vertikálne integrovaného podniku a od týchto právnych subjektov nesmú prijať priamo či nepriamo ani akúkoľvek finančnú výhodu. Prvky ich odmeňovania založené na dosiahnutých výsledkoch nesmú závisieť od výsledkov obchodnej činnosti žiadnych iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku ani žiadnych právnych subjektov pod ich kontrolou, ale závisia výhradne od výsledkov obchodnej činnosti manažéra infraštruktúry.

Článok 7c

Postup overovania súladu s požiadavkami

1. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy rozhoduje, či manažéri infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku, spĺňajú požiadavky článku 7a a článku 7b a či je vykonávanie týchto požiadaviek primerané z hľadiska zabezpečenia rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky a neexistencie narušenia hospodárskej súťaže na relevantnom trhu.
2. Komisia má právo v primeranej lehote požadovať všetky potrebné informácie od členského štátu, v ktorom je usadený vertikálne integrovaný podnik. Komisia uskutočňuje konzultácie s dotknutým regulačným orgánom alebo orgánmi a prípadne so sieťou regulačných orgánov uvedenou v článku 57.
3. Členské štáty môžu obmedziť práva prístupu stanovené v článku 10 pre železničné podniky, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku, ktorého súčasťou je dotknutý manažér infraštruktúry, ak Komisia informuje členské štáty, že nebola predložená žiadosť v súlade s odsekom 1, alebo kým Komisia žiadosť nepreskúma alebo ak v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, že:

- a) neboli doručené náležité odpovede na žiadosť Komisie o informácie v súlade s odsekom 2 alebo
- b) dotknutý manažér infraštruktúry nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 7a a 7b alebo
- c) vykonávanie požiadaviek stanovených v článkoch 7a a 7b nepostačuje na zabezpečenie rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky a neexistenciu narušenia hospodárskej súťaže v členskom štáte, v ktorom je usadený dotknutý manažér infraštruktúry.

Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote.

- 4. Dotknutý členský štát môže požiadať Komisiu o zrušenie jej rozhodnutia uvedeného v odseku 3 v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2, keď daný členský štát presvedčí Komisiu o tom, že jej rozhodnutie už nie je odôvodnené. Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote.
- 5. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 4, priebežný súlad s požiadavkami stanovenými v článkoch 7a a 7b monitoruje regulačný orgán uvedený v článku 55. Každý žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa tieto požiadavky nedodržiavajú. V prípade takéhoto odvolania regulačný orgán rozhoduje o všetkých potrebných opatreniach na nápravu danej situácie v lehotách uvedených v článku 56 ods. 9.

Článok 7d

Koordináčny výbor

- 1. Členské štáty zabezpečujú, aby manažéri infraštruktúry pre každú sieť zriadili a zorganizovali koordináčne výbory. Členstvo v tomto výbore je otvorené aspoň pre manažéra infraštruktúry, známych žiadateľov v zmysle článku 8 ods. 3 a potenciálnych žiadateľov na ich vlastnú žiadosť, ich zastupiteľské organizácie, zástupcov používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a v prípade potreby pre regionálne a miestne orgány. Zástupcovia členských štátov a členovia dotknutého regulačného orgánu sú pozývaní na zasadnutia koordináčneho výboru ako pozorovatelia.
- 2. Koordináčny výbor predkladá návrhy, ktoré sa týkajú manažéra infraštruktúry alebo ktoré manažérovi infraštruktúry a prípadne členskému štátu poskytujú odporúčania v súvislosti s:
 - a) potrebami žiadateľov týkajúcimi sa údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry;
 - b) obsahom výkonnostných cieľov zameraných na používateľa obsiahnutých v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 a s obsahom stimulov uvedených v článku 30 ods. 1 a ich plnením;
 - c) obsahom a realizáciou podmienok používania siete uvedených v článku 27;

- d) rámcom a pravidlami spoplatňovania stanovenými štátom a s režimom spoplatňovania zriadeným manažérom infraštruktúry v súlade s článkom 29 a v súvislosti s úrovňou a štruktúrou poplatkov za infraštruktúru;
- e) procesom pridelovania kapacity infraštruktúry vrátane prioritných pravidiel pridelovania kapacity medzi rôznymi kategóriami používateľov infraštruktúry;
- f) otázkami intermodality;
- g) akýmikoľvek ďalšími otázkami týkajúcimi sa podmienok prístupu a používania infraštruktúry a kvality služieb manažéra infraštruktúry.

Aby mohol koordinačný výbor vykonávať tieto úlohy, má právomoc požadovať od manažéra infraštruktúry príslušné informácie v súvislosti s písmenami a) až g).

3. Koordinačný výbor vypracuje rokovací poriadok, ktorý bude zahŕňať najmä pravidlá týkajúce sa účasti na zasadnutiach a ich periodicity, ktorá musí byť aspoň raz za štvrtý rok. Správa o výsledkoch diskusií koordinačného výboru sa predkladá raz za rok manažérovi infraštruktúry, členskému štátu, dotknutému regulačnému orgánu a Komisii, pričom sa v nej uvedú príslušné stanoviská prijaté členmi výboru.

Článok 7e

Európska sieť manažérov infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa manažéri infraštruktúry zapojili do siete a spolupracovali v jej rámci s cieľom vybudovať železničnú infraštruktúru Únie, a najmä zaistiť včasnú a efektívnu realizáciu transeurópskej dopravnej siete vrátane koridorov základnej siete, koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia č. 913/2010¹¹ a plánu zavedenia európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EÚ¹².

Komisia je členom siete. *Koordinuje a podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej poskytuje odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu vhodných manažérov infraštruktúry.*

2. Sieť sa zúčastňuje na činnostiach monitorovania trhu uvedených v článku 15 a referenčne porovnáva efektívnosť manažérov infraštruktúry na základe spoločných ukazovateľov a kritérií kvality, akými sú napríklad spoľahlivosť, kapacita, dostupnosť, presnosť a bezpečnosť ich sietí, kvalita a využívanie aktív, údržba, obnova, zlepšenia, investície a finančná efektívnosť.
3. Komisia môže prijímať opatrenia, v ktorých stanoví spoločné zásady a postupy siete, najmä s cieľom zabezpečiť súlad referenčného porovnávania, ako aj

¹¹ Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

¹² Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2012, s. 51.

postupy, ktoré sa majú uplatňovať pri spolupráci v rámci siete. Tieto opatrenia sa prijímú prostredníctvom vykonávacieho aktu v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 3.“

5. Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Železničným podnikom sa za rovnoprávných, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici a nechať ich vystúpiť na inej stanici. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia uvedené v bode 2 prílohy II.“;

b) odseky 3 a 4 sa vypúšťajú.

6. Článok 11 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu vymedzené v článku 10 ods. 2 k službám osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia, ak sa jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na tú istú trasu alebo na alternatívnu trasu v prípade, že by uplatňovanie tohto práva ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme.“;

b) v odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, dotknutý regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 vykonajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykoná(-ajú) na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca od oznámenia zamýšľanej služby osobnej dopravy uvedenej v článku 38 ods. 4 predložil ktorýkoľvek z týchto subjektov:

- a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- b) akékoľvek iné zainteresované príslušné orgány, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;
- c) manažér infraštruktúry;
- d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a uvedie podmienky, za ktorých môže o nové posúdenie rozhodnutia požiadať do jedného mesiaca od jeho oznámenia jeden z týchto subjektov:

- a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány;
- b) manažér infraštruktúry;
- c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

Ak regulačný orgán rozhodne, že zamýšľaná služba osobnej dopravy uvedená v článku 38 ods. 4 by ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, uvedie prípadné zmeny takejto služby, ktorými by sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie práva na prístup stanovených v článku 10 ods. 2.“;

- d) odsek 5 sa vypúšťa.

7. Vkladá sa tento článok 13a:

„Článok 13a

Spoločné systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1371/2007¹³ a smernica 2010/40/EÚ¹⁴, členské štáty môžu požadovať od železničných podnikov prevádzkujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa prostredníctvom prepravných dokladov a rezervácií zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na vydávanie lístkov alebo aby sa rozhodli, že na zriadenie takéhoto systému dajú právomoc príslušným orgánom. V prípade zriadenia takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nedochádzalo k narúšaniu fungovania trhu ani k diskriminácii medzi železničnými podnikmi. Spravuje ho verejný alebo súkromný subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.
2. Členské štáty požadujú od železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy, aby zaviedli a koordinovali plán pre prípad nepredvídaných udalostí na poskytnutie pomoci cestujúcim v zmysle článku 18 nariadenia (ES) č. 1371/2007 v prípade výrazného meškania služieb.“

8. V článku 38 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať službu osobnej dopravy, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté

¹³ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1.

regulačné orgány, a to najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do piatich dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.“

9. V článku 63 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Komisia do 31. decembra 2024 posúdi vplyv tejto smernice na železničný sektor a Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov predloží správu o jej vykonávaní.

Komisia do toho istého dátumu posúdi, či pretrvávajú diskriminačné postupy alebo iné typy narušenia hospodárskej súťaže v súvislosti s manažérmi infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku. Komisia v prípade potreby navrhne nové legislatívne opatrenia.“

Článok 2

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

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

Článok 3

3. Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
4. Článok 8 body 5 až 8 sa uplatňujú od 1. januára 2018 [včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2019].

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*