

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/2370

zo 14. decembra 2016,

ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej 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 Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ⁽⁴⁾ sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor so spoločnými pravidlami týkajúcimi sa správy železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, financovania a spolplatňovania infraštruktúry, podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a regulačného dohľadu nad trhom železničnej dopravy. Jednotný európsky železničný priestor by sa mal dobudovať prostredníctvom rozšírenia zásady otvoreného prístupu na trhy vnútroštátnej železničnej dopravy a reformy správy manažérov infraštruktúry s cieľom zabezpečiť rovnocenný prístup k infraštruktúre.
- (2) Rast v oblasti železničnej osobnej dopravy zaostáva za vývojom iných druhov dopravy. Dobudovanie jednotného európskeho železničného priestoru by malo prispieť k ďalšiemu rozvoju železničnej dopravy ako dôveryhodnej alternatívy k iným druhom dopravy. V tejto súvislosti je zásadné, aby sa právne predpisy, ktorými sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, účinne uplatňovali v rámci stanovených lehôt.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 17. októbra 2016 (Ú. v. EÚ C 431, 22.11.2016, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. decembra 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (3) Trhy Únie so službami železničnej nákladnej dopravy a medzinárodnej železničnej osobnej dopravy sa v rokoch 2007 a 2010 otvorili hospodárskej súťaži v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES ⁽¹⁾ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES ⁽²⁾. Niektoré členské štáty okrem toho otvorili hospodárskej súťaži aj svoje služby vnútroštátnej osobnej dopravy, a to zavedením práv otvoreného prístupu, zavedením verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme alebo obidvoma spôsobmi. Takéto otvorenie trhu by malo mať pozitívny vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru a viesť k skvalitneniu služieb pre používateľov.
- (4) Osobitné výnimky z rozsahu pôsobnosti smernice 2012/34/EÚ by členskými štátmi mali umožniť zohľadniť špecifické vlastnosti štruktúry a organizácie železničných systémov na ich území a zároveň zabezpečiť ucelenosť jednotného európskeho železničného priestoru.
- (5) Prevádzka železničnej infraštruktúry na sieti zahŕňa riadenie-zabezpečenie a návestenie. Počas doby, keď je trať v prevádzke, by manažér infraštruktúry mal zabezpečiť najmä vhodnosť infraštruktúry na použitie, na ktoré je určená.
- (6) Na určenie toho, či by sa podnik mal považovať za vertikálne integrovaný, by sa mala uplatňovať koncepcia kontroly v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ⁽³⁾. Ak sú manažér infraštruktúry a železničný podnik od seba úplne nezávislí, avšak obaja priamo kontrolovaní štátom bez sprostredkujúceho subjektu, mali by sa považovať za oddelených. Ministerstvo vykonávajúce kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry by sa nemalo považovať za sprostredkujúci subjekt.
- (7) Touto smernicou sa zavádzajú ďalšie požiadavky s cieľom zaručiť nezávislosť manažéra infraštruktúry. Členské štáty by mali mať možnosť vybrať si medzi rôznymi modelmi organizácie od úplného štruktúrneho oddelenia až po vertikálnu integráciu, a to pod podmienkou primeraných záruk pre zabezpečenie nestrannosti manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o základné funkcie, riadenie dopravy a plánovanie údržby. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby v medziach zavedených rámcov spoplatňovania a pridelovania kapacity mal manažér infraštruktúry organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť v súvislosti so základnými funkciami.
- (8) Vo vertikálne integrovaných podnikoch by sa mali uplatňovať záruky, aby sa zabezpečilo, že iné právne subjekty v rámci uvedených podnikov nemajú rozhodujúci vplyv na menovanie a odvolávanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií. Členské štáty by v tomto kontexte mali zabezpečiť, že sa zavedú postupy podávania sťažností.
- (9) Členské štáty by mali zaviesť národný rámec pre posudzovanie konfliktu záujmov. V tomto rámci by regulačný orgán mal zohľadniť akékoľvek osobné finančné, hospodárske alebo profesionálne záujmy, ktoré by mohli nevhodne ovplyvniť nestrannosť manažéra infraštruktúry. Ak sú manažér infraštruktúry a železničný podnik od seba nezávislí, nemala by byť skutočnosť, že ich priamo kontroluje ten istý orgán členského štátu, považovaná za okolnosť, ktorá vyvoláva konflikt záujmov v zmysle tejto smernice.
- (10) Prijímanie rozhodnutí manažérov infraštruktúry týkajúcich sa pridelovania vlakových trás a prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa spoplatňovania infraštruktúry sú základnými funkciami, ktoré majú zásadný význam pre zaručenie rovnocenného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre. Mali by sa zaviesť prísne ochranné opatrenia na zabránenie akéhokoľvek nenáležitého ovplyvňovania rozhodnutí, ktoré prijímajú manažéri infraštruktúry v súvislosti s týmito funkciami. Tieto ochranné opatrenia by sa mali prispôbiť tak, aby zohľadňovali rozličné štruktúry správy železničných subjektov.
- (11) Mali by sa prijať tiež vhodné opatrenia, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, že funkcie riadenia dopravy a plánovania údržby sa budú vykonávať nestranným spôsobom, aby sa zabránilo akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže. Manažéri infraštruktúry by v tomto rámci mali zabezpečiť prístup železničných podnikov k relevantným informáciám. Ak v tejto súvislosti manažéri infraštruktúry poskytnú železničným podnikom ďalší prístup k riadeniu dopravy, takýto prístup by sa mal poskytnúť za rovnakých podmienok všetkým dotknutým železničným podnikom.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).

- (12) V prípade, že základné funkcie vykonáva nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán, mala by sa zaručiť nestrannosť manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o funkcie riadenia dopravy a údržby, a to bez toho, aby bolo tieto funkcie potrebné preniesť na nezávislý subjekt.
- (13) Regulačné orgány by mali mať právomoc monitorovať riadenie dopravy, plánovanie obnovy, ako aj plánované a neplánované údržbárske práce s cieľom zaistiť, aby nevedli k diskriminácii.
- (14) Členské štáty by mali všeobecne zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry zodpovedal za prevádzku, údržbu a obnovu siete a bol poverený rozvojom železničnej infraštruktúry na tejto sieti. Ak sa vykonávanie týchto funkcií zadáva rôznym externým subjektom, manažér infraštruktúry by si mal napriek tomu ponechať právomoc dohľadu a niesť za ich vykonávanie konečnú zodpovednosť.
- (15) Manažéri infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku, môžu v rámci tohto podniku zadať externé vykonávanie iných ako základných funkcií za podmienok stanovených v tejto smernici, a to za predpokladu, že tým nevznikne konflikt záujmov a že je zaručená dôvernosť citlivých obchodných informácií. Externé vykonávanie základných funkcií by sa nemalo zadať žiadnemu inému subjektu vertikálne integrovaného podniku, pokiaľ takýto subjekt nevykonáva výlučne základné funkcie.
- (16) Ak je to vhodné, funkcie správy infraštruktúry sa najmä z dôvodov efektívnosti môžu rozdeliť medzi rôznych manažérov infraštruktúry, a to aj v prípade verejno-súkromných partnerstiev. Každý manažér infraštruktúry by mal niesť plnú zodpovednosť za funkcie, ktoré vykonáva.
- (17) Malo by sa zabrániť finančným prevodom medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi a v prípade vertikálne integrovaných podnikov medzi manažérom infraštruktúry a akýmkoľvek iným právnym subjektom integrovaného podniku, ak by tieto prevody mohli viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na trhu, a to najmä v dôsledku krízových dotácií.
- (18) Manažéri infraštruktúry môžu použiť príjmy z činností v oblasti správy infraštruktúrnej siete, ku ktorým patrí aj použitie verejných finančných prostriedkov, na financovanie svojej podnikateľskej činnosti alebo na vyplácanie dividend svojim investorom ako výnos z ich investícií do železničnej infraštruktúry. K takýmto investorom môže patriť štát a súkromní akcionári, ale nie podniky, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktoré vykonávajú kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad príslušným manažérom infraštruktúry. Dividendy získané prostredníctvom činností, ktoré nezahŕňajú použitie verejných finančných prostriedkov alebo príjmov z poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, môžu použiť aj podniky, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktoré vykonávajú kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad príslušným manažérom infraštruktúry.
- (19) Zásady spoplatňovania by nemali vylučovať možnosť, aby príjmy z poplatkov za infraštruktúru prechádzali cez štátne účty.
- (20) Ak manažér infraštruktúry vo vertikálne integrovanom podniku nemá samostatnú právnu subjektivitu a základné funkcie sa externalizujú tým spôsobom, že je nimi poverený nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán, príslušné ustanovenia o finančnej transparentnosti a nezávislosti manažéra infraštruktúry by sa mali uplatňovať *mutatis mutandis* na úrovni určitých divízií v rámci podniku.
- (21) V záujme dosiahnutia efektívnej správy siete a účinného využívania infraštruktúry by sa prostredníctvom použitia vhodných koordinačných mechanizmov mala zaručiť lepšia koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi.
- (22) Na účely uľahčenia poskytovania efektívnych a účinných služieb železničnej dopravy v rámci Únie by sa na základe existujúcich platforiem mala zriadiť Európska sieť manažérov infraštruktúry. Členské štáty by na účely účasti v tejto sieti mali možnosť určiť, ktorý orgán alebo orgány by sa mali považovať za ich hlavných manažérov infraštruktúry.
- (23) Vzhľadom na nerovnorodosť sietí, pokiaľ ide o ich veľkosť a hustotu, a rozmanitosť organizačných štruktúr národných, miestnych a regionálnych orgánov a ich príslušné skúsenosti s procesom otvárania trhu by členské štáty mali mať dostatočnú flexibilitu pri organizácii svojich železničných sietí, a to tak, aby bolo možné vykonávať služby s otvoreným prístupom a služby na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme s cieľom zabezpečiť vysokú kvalitu služieb ľahko dostupných všetkým cestujúcim.

- (24) Tým, že sa železničným podnikom v Únii udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy, by mohlo mať dôsledky pre organizáciu a financovanie služieb železničnej osobnej dopravy poskytovaných na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť takéto právo prístupu v prípade, ak by ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme, a to na základe rozhodnutia príslušného regulačného orgánu.
- (25) Právo železničných podnikov na to, aby im bol udelený prístup k infraštruktúre, nemá vplyv na možnosť príslušného orgánu udeliť výlučné práva v súlade s článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽¹⁾ alebo priamo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme za podmienok stanovených v článku 5 uvedeného nariadenia. Existencia takejto zmluvy o službách vo verejnom záujme by členský štát nemala oprávňovať na obmedzenie práva prístupu ďalších železničných podnikov k príslušnej železničnej infraštruktúre na účely poskytovania služieb osobnej železničnej dopravy, pokiaľ tieto služby neohrozujú hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (26) Regulačné orgány by na žiadosť zainteresovaných strán mali na základe objektívnej hospodárskej analýzy posúdiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (27) 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 najjednoduchší, najefektívnejší a čo najviac transparentný a mal by byť v súlade s procesom pridelovania kapacity infraštruktúry.
- (28) Za predpokladu, že sa zaručí nediskriminačný prístup, členské štáty môžu k právu prístupu k infraštruktúre pripojiť osobitné podmienky s cieľom umožniť vykonávanie systému integrovaného cestovného poriadku pre služby vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.
- (29) Rozvoj železničnej infraštruktúry a zlepšenie kvality služieb osobnej železničnej dopravy sú kľúčovými prioritami v rámci podpory udržateľného systému dopravy a mobility v Európe. Predovšetkým rozvoj vysokorýchlostnej železničnej siete má potenciál vytvoriť lepšie a rýchlejšie prepojenia medzi hospodárskymi a kultúrnymi centrami Európy. Služby vysokorýchlostnej železničnej dopravy spájajú ľudí a trhy spôsobom, ktorý je rýchly, spoľahlivý, šetrný k životnému prostrediu a nákladovo efektívny, a podporujú presun cestujúcich na železničnú dopravu. Preto je mimoriadne dôležité podporovať verejné aj súkromné investície do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry, vytvoriť vhodné podmienky pre kladnú návratnosť investícií a maximalizovať hospodárske a sociálne výhody z takýchto investícií. Členské štáty by mali mať naďalej možnosť rozhodnúť sa pre rôzne spôsoby podpory investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry a využívania vysokorýchlostných tratí.
- (30) S cieľom rozvinúť trh pre služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, propagovať optimálne využívanie dostupnej infraštruktúry a podporiť konkurencieschopnosť služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy, ktoré vedú k priaznivým výsledkom pre cestujúcich, by sa otvorený prístup k službám vysokorýchlostnej osobnej dopravy mal obmedziť len za výnimočných okolností a po objektívnej hospodárskej analýze regulačným orgánom.
- (31) S cieľom umožniť cestujúcim prístup k údajom potrebným na plánovanie ciest a rezerváciu cestovných lístkov v rámci Únie, mali by sa podporovať spoločné systémy informovania a predaja priamych prepravných dokladov, ktoré sa vyvinuli na trhu. Vzhľadom na význam podpory plynulých systémov verejnej dopravy by sa železničné podniky mali nabádať k tomu, aby pracovali na rozvoji takýchto systémov, ktoré poskytujú možnosti mobility, ktorá je multimodálna, cezhraničná a funguje „od dverí k dverám.“
- (32) Systémy predaja priamych prepravných dokladov by mali byť interoperabilné a nediskriminačné. Železničné podniky by mali prispievať k rozvoju týchto systémov tým, že nediskriminačným spôsobom a v interoperabilnom formáte sprístupnia všetky relevantné údaje, ktoré sú potrebné na plánovanie ciest a rezerváciu cestovných lístkov. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa v takýchto systémoch nediskriminovali žiadne železničné podniky a rešpektovala potreba zaistiť dôvernosc obchodných informácií, ochranu osobných údajov a dodržiavanie pravidiel hospodárskej súťaže. Komisia by mala monitorovať rozvoj takýchto systémov, podávať o ňom správy a, ak je to vhodné, predložiť legislatívne návrhy.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (33) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa pri poskytovaní služieb železničnej dopravy zohľadňovali požiadavky spojené so zárukou primeranej sociálnej ochrany a súčasne zabezpečil plynulý pokrok smerom k dobudovaniu jednotného európskeho železničného priestoru. V tomto kontexte by sa mali rešpektovať záväzky, ktoré v súlade s vnútroštátnym právom vyplývajú zo záväzných kolektívnych zmlúv alebo dohôd uzavretých medzi sociálnymi partnermi, ako aj príslušné sociálne normy. Týmito záväzkami by nemali byť dotknuté právne predpisy Únie v oblasti sociálneho a pracovného práva. Komisia by mala aktívne podporovať prácu, ktorá sa vykonáva v rámci sektorového sociálneho dialógu a týka sa železníc.
- (34) V rámci prebiehajúceho preskúmania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES ⁽¹⁾ by Komisia mala posúdiť, či sú potrebné nové legislatívne akty na certifikáciu vlakového personálu.
- (35) Členské štáty by mali mať možnosť rozhodnúť o vhodných stratégiách financovania, aby sa urýchlilo zavádzanie Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS), a predovšetkým o tom, či uplatniť diferenciaciu poplatkov za traťový prístup.
- (36) Manažéri infraštruktúry by mali spolupracovať, pokiaľ ide o udalosti alebo nehody s dosahom na cezhraničnú dopravu a vymieňať si všetky relevantné informácie umožňujúce urýchlené obnovenie normálnej dopravy.
- (37) V záujme dosiahnutia cieľov jednotného európskeho železničného priestoru by regulačné orgány mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre.
- (38) Je mimoriadne dôležité, aby regulačné orgány v prípade, že si záležitosti týkajúce sa služieb medzinárodnej železničnej dopravy alebo železničnej infraštruktúry nachádzajúcej sa na území dvoch krajín vyžadujú rozhodnutia dvoch alebo viacerých regulačných orgánov, spolupracovali na účely koordinácie prijímania daných rozhodnutí s cieľom zabrániť právnej neistote a zabezpečiť efektívnosť služieb medzinárodnej železničnej dopravy.
- (39) V procese otvárania vnútroštátnych trhov železničnej dopravy hospodárskej súťaži udeľovaním prístupu do siete každému železničnému podniku by členské štáty mali disponovať dostatočným prechodným obdobím na prispôbenie ich vnútroštátneho práva a organizačnej štruktúry. Členské štáty by tak mali byť schopné ponechať v platnosti svoje existujúce vnútroštátne pravidlá prístupu na trh do konca prechodného obdobia.
- (40) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch ⁽²⁾ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a 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 takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) V odseku 3 sa úvodné slová nahrádzajú takto:

„3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV vyňať:“

b) Vkladajú sa tieto odseky:

„3a. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 vyňať:

Miestne trate s malou dopravou a dĺžkou nepresahujúcou 100 km, ktoré sa používajú na nákladnú dopravu medzi hlavnou traťou a východiskovou stanicou a stanicou určenia zásielok na týchto tratiach, za predpokladu, že tieto trate sú spravované inými subjektmi než hlavným manažérom infraštruktúry a buď a) tieto trate využíva

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, alebo b) základné funkcie v prípade týchto tratí vykonáva orgán, ktorý nie je kontrolovaný žiadnym železničným podnikom. Ak existuje len jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, členské štáty ho môžu taktiež vyňať z uplatňovania kapitoly IV, dokým o kapacitu nepožiadajú iný žiadateľ. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby osobnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8.

3b. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d vyňať:

Regionálne siete s malou dopravou spravované iným subjektom než hlavným manažérom infraštruktúry a používané na prevádzku služieb regionálnej osobnej dopravy, ktoré poskytuje jediný železničný podnik iný ako etablovaný železničný podnik členského štátu, dokým sa nepodá žiadosť o kapacitu služieb osobnej dopravy tejto siete a pod podmienkou, že podnik je nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku prevádzkujúceho služby nákladnej dopravy. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby nákladnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d.“

c) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, členské štáty môžu vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania článkov 7, 7a, 7c a 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 prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie, či sa takéto železničná infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu. Komisia pritom zohľadní dĺžku dotknutých železničných tratí, ich mieru využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2“

d) Vkladá sa tento odsek:

„8a. Na obdobie 10 rokov od 24. decembra 2016 môžu členské štáty vyňať z uplatňovania kapitol II a IV tejto smernice, s výnimkou článkov 10, 13 a 56, izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje než má hlavná domáca sieť, ktoré sa napájajú na tretiu krajinu, na ktorú sa právne predpisy Únie v oblasti železničnej dopravy nevzťahujú, a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete. Železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto tratiach sa môžu vyňať z uplatňovania kapitoly II.

Takéto vyňatia sa môžu obnovovať na ďalšie obdobia nepresahujúce 5 rokov. Členský štát, ktorý má v úmysle obnoviť vyňatie, oznámi tento svoj úmysel Komisii najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti vyňatia. Komisia preskúma, či zostávajú splnené podmienky na vyňatie stanovené v prvom pododseku. Ak to tak nie je, Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie o ukončení vyňatia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2“

e) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„12. Ak už existuje verejno-súkromné partnerstvo uzavreté pred 16. júnom 2015 a súkromný účastník tohto partnerstva je taktiež železničný podnik zodpovedný za poskytovanie služieb železničnej osobnej dopravy na tejto infraštruktúre, členské štáty môžu pokračovať vo vynímaní takéhoto súkromného účastníka z uplatňovania článkov 7, 7a a 7d a obmedziť právo nechať cestujúcich nastupovať a vystupovať na služby prevádzkované železničnými podnikmi na tej istej infraštruktúre ako služby osobnej dopravy, ktoré poskytuje súkromný účastník v rámci verejno-súkromného partnerstva.

13. Súkromní manažéri infraštruktúry, ktorí sú účastníkmi verejno-súkromného partnerstva uzavretého pred 24. decembrom 2016 a ktorí nedostanú verejné finančné prostriedky, sa vylúčia z uplatňovania článku 7d za predpokladu, že konkrétne železničné podniky nevyužívajú priamo ani nepriamo pôžičky a finančné záruky, ktoré spravuje manažér infraštruktúry.“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo spoločnosť zodpovedná za prevádzku, údržbu a obnovu železničnej infraštruktúry na sieti, ako aj za účasť na jej rozvoji v súlade s pravidlami stanovenými členským štátom v rámci jeho všeobecnej politiky v oblasti rozvoja a financovania infraštruktúry;“

b) Vkladajú sa tieto body:

- „2a. „rozvoj železničnej infraštruktúry“ je plánovanie siete, finančné a investičné plánovanie, ako aj budovanie a modernizácia infraštruktúry;
- 2b. „prevádzka železničnej infraštruktúry“ je pridelovanie vlakovej trasy, riadenie dopravy a spoplatňovanie infraštruktúry;
- 2c. „údržba železničnej infraštruktúry“ sú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej infraštruktúry;
- 2d. „obnova železničnej infraštruktúry“ je významná obmena existujúcej infraštruktúry, ktorá nemení jej celkovú výkonnosť;
- 2e. „modernizácia železničnej infraštruktúry“ je významná úprava infraštruktúry, ktorou sa zlepšuje jej celková výkonnosť;
- 2f. „základné funkcie“ správy infraštruktúry je rozhodovanie o pridelovaní vlakových trás vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás a rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov v súlade s rámcom spoplatňovania a rámcom pridelovania kapacity stanovenými členskými štátmi podľa článkov 29 a 39;“

c) Dopĺňajú sa tieto body:

„31. „vertikálne integrovaný podnik“ je podnik, v ktorom v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 (*):

- a) manažéra infraštruktúry kontroluje podnik, ktorý zároveň kontroluje jeden alebo viacero železničných podnikov, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry;
- b) manažéra infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry, alebo
- c) manažér infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry.

Ide tiež o podnik pozostávajúci zo samostatných divízií vrátane manažéra infraštruktúry a jednej alebo viacerých divízií zabezpečujúcich dopravné služby, ktoré nemusia mať samostatnú právnu subjektivitu.

Ak sú manažér infraštruktúry a železničný podnik navzájom úplne nezávislí, avšak obidvaja sú priamo kontrolovaní členským štátom bez sprostredkujúceho subjektu, nepovažujú sa za vertikálne integrovaný podnik na účely tejto smernice;

- 32. „verejno-súkromné partnerstvo“ je záväzná dohoda medzi verejnými orgánmi a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako hlavný manažér infraštruktúry členského štátu, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú a/alebo financujú železničnú infraštruktúru a/alebo nadobúdajú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období ktorékoľvek z funkcií uvedených v bode 2. Dojednanie môže mať akúkoľvek vhodnú právne záväznú formu ustanovenú vo vnútroštátnych právnych predpisoch;
- 33. „riadiaca rada“ je vedúci orgán podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a ktorý zodpovedá za každodenné riadenie podniku;
- 34. „dozorná rada“ je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly riadiacej rady a všeobecných strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku;
- 35. „priamy cestovný lístok“ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu na nadväzujúce služby železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;
- 36. „služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy“ sú služby osobnej železničnej dopravy prevádzkované bez medziľahlých zastávok medzi dvomi miestami vzdialenými aspoň 200 km na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, ktoré sú vybavené spravidla pre rýchlosti najmenej 250 km/h, a prevádzkované spravidla pri týchto rýchlostiach.

(*) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).“

3. V článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Na účely tohto článku členské štáty, ktoré uplatňujú článok 7a ods. 3, vyžadujú, aby bol podnik štruktúrovaný na samostatné divízie, ktoré nemajú samostatnú právnu subjektivitu v rámci jedného podniku.“

4. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Nezávislosť manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažér infraštruktúry zodpovedal za prevádzku, údržbu a obnovu siete a bol poverený rozvojom železničnej infraštruktúry tejto siete v súlade s vnútroštátnym právom.

Členské štáty zabezpečia, aby žiadny z iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku nemal rozhodujúci vplyv na rozhodnutia manažéra infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami.

Členské štáty zabezpečia, aby členovia dozornej rady a riadiacej rady manažéra infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, konali nediskriminačným spôsobom, a aby ich nestrannosť nebola ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov.

2. Členské štáty zabezpečia, aby bol manažér infraštruktúry z organizačnej stránky subjektom, ktorý je právne oddelený od akéhokoľvek železničného podniku, a vo vertikálne integrovaných podnikoch od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci podniku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby tí istí jednotlivci nemohli byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní:

- a) ako členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia riadiacej rady železničného podniku;
- b) ako osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií a ako členovia riadiacej rady železničného podniku;
- c) v prípade existencie dozornej rady, ako členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia dozornej rady železničného podniku;
- d) ako členovia dozornej rady podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, a ako členovia riadiacej rady uvedeného manažéra infraštruktúry.

4. Vo vertikálne integrovaných podnikoch nesmú členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o základných funkciách prijímať od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku žiadne odmeny založené na výkonnosti ani prémie súvisiace hlavne s finančnou výkonnosťou konkrétnych železničných podnikov. Môžu sa im však ponúknuť stimuly súvisiace s celkovou výkonnosťou železničného systému.

5. Ak sú informačné systémy spoločné pre rôzne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku, prístup k citlivým informáciám týkajúcim sa základných funkcií sa obmedzí len pre oprávnený personál manažéra infraštruktúry. Citlivé informácie sa nesmú poskytovať ďalším subjektom v rámci vertikálne integrovaného podniku.

6. Ustanovenia odseku 1 tohto článku sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté rozhodovacie práva členských štátov v oblasti rozvoja a financovania železničnej infraštruktúry a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o financovanie a spolplatňovanie infraštruktúry, ako aj pridelovanie kapacity, ako sa vymedzuje v článku 4 ods. 2 a článkoch 8, 29 a 39.“

5. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 7a

Nezávislosť základných funkcií

1. Členské štáty zabezpečia, aby mal manažér infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť v rámci obmedzení stanovených v článku 4 ods. 2 a článkoch 29 a 39.

2. Členské štáty pri uplatňovaní odseku 1 predovšetkým zabezpečia, aby:
 - a) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt nemal na manažéra infraštruktúry vo vzťahu k základným funkciám rozhodujúci vplyv, a to bez toho, aby bola dotknutá úloha členských štátov, pokiaľ ide o stanovenie rámca spoplatňovania a rámca pridelovania kapacity a špecifických pravidiel spoplatňovania v súlade s článkami 29 a 39;
 - b) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt v rámci vertikálne integrovaného podniku nemali rozhodujúci vplyv na menovanie a odvolávanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií;
 - c) mobilita osôb zodpovedných za plnenie základných funkcií nevytvárala konflikt záujmov.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť, že funkcie spoplatňovania infraštruktúry a pridelovania vlakových trás bude vykonávať spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán, ktoré sú nezávislé od akéhokoľvek železničného podniku, pokiaľ ide o ich právnu formu, organizačnú štruktúru a rozhodovacie právomoci. V takom prípade môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia článku 7 ods. 2 a článku 7 ods. 3 písm. c) a d).

Článok 7 ods. 3 písm. a) a článok 7 ods. 4 sa uplatňujú *mutatis mutandis* na vedúcich divízií zodpovedných za správu infraštruktúry a poskytovanie služieb železničnej dopravy.

4. Ustanovenia tejto smernice, v ktorých sa odkazuje na základné funkcie manažéra infraštruktúry, sa vzťahujú na nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán.

Článok 7b

Nestrannosť manažéra infraštruktúry z hľadiska riadenia dopravy a plánovania údržby

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa funkcie riadenia dopravy a plánovania údržby vykonávali transparentným a nediskriminačným spôsobom a aby osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o týchto funkciách neboli ovplyvnené konfliktom záujmov.
2. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky mali v prípade mimoriadností, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k riadeniu dopravy, urobí tak pre dotknuté železničné podniky transparentným a nediskriminačným spôsobom.
3. Pokiaľ ide o dlhodobé plánovanie veľkej údržby a/alebo obnovy železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľom a v čo najväčšej miere zohľadní vyjadrené obavy.

Manažér infraštruktúry plánuje údržbu nediskriminačným spôsobom.

Článok 7c

Externé a spoločné vykonávanie funkcií manažéra infraštruktúry

1. Za predpokladu, že nedôjde k žiadnemu konfliktu záujmov a zaručí sa dôvernosc citlivých obchodných informácií, manažér infraštruktúry môže:
 - a) zadať externé vykonávanie funkcií inému subjektu, pokiaľ tento nie je železničným podnikom, nekontroluje železničný podnik, ani nie je kontrolovaný železničným podnikom. V rámci vertikálne integrovaného podniku sa externé vykonávanie základných funkcií nesmie zadať žiadnemu inému subjektu vertikálne integrovaného podniku, pokiaľ takýto subjekt základné funkcie výlučne nevykonáva;
 - b) zadať externé vykonávanie prác a súvisiacich úloh týkajúcich sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry železničným podnikom alebo spoločnostiam, ktoré kontrolujú železničný podnik alebo ktoré sú železničným podnikom kontrolované.

Manažér infraštruktúry si ponechá nad vykonávaním funkcií uvedených v článku 3 ods. 2 právomoc dohľadu a nesie za toto vykonávanie konečnú zodpovednosť. Každý subjekt, ktorý vykonáva základné funkcie, musí dodržiavať články 7, 7a, 7b a 7d.

2. Odchylné od článku 7 ods. 1 môžu funkcie správy infraštruktúry vykonávať iní manažéri infraštruktúry vrátane účastníkov verejno-súkromných partnerstiev za predpokladu, že všetci spĺňajú požiadavky článku 7 ods. 2 až 6 a článkov 7a, 7b a 7d a za výkon dotknutých funkcií prevezmú plnú zodpovednosť.

3. Ak sa prevádzkovateľovi napájania neudelia základné funkcie, nevzťahujú sa na neho predpisy, ktoré sa vzťahujú na manažerov infraštruktúry, a to za predpokladu, že je zabezpečený súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa rozvoja siete, najmä článkom 8.

4. Manažér infraštruktúry môže pod dohľadom regulačného orgánu alebo akéhokoľvek iného nezávislého príslušného orgánu, ktorý určia členské štáty, uzatvárať dohody o spolupráci s jedným alebo viacerými železničnými podnikmi nediskriminačným spôsobom a s cieľom zabezpečiť výhody pre zákazníkov, akými sú zníženie nákladov alebo zvýšenie výkonnosti na časti siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda.

Tento orgán monitoruje vykonávanie takýchto dohôd a v odôvodnených prípadoch môže odporučiť, aby sa vypovedali.

Článok 7d

Finančná transparentnosť

1. Príjmy z činností v oblasti správy infraštruktúrnej siete vrátane verejných finančných prostriedkov môže manažér infraštruktúry použiť len na financovanie svojej podnikateľskej činnosti vrátane splácania svojich pôžičiek, pričom sa musia dodržať vnútroštátne postupy uplatniteľné v každom členskom štáte. Manažér infraštruktúry môže použiť takéto príjmy aj na vyplácanie dividend vlastníkom spoločnosti, medzi ktorých môžu patriť akýkoľvek súkromní akcionári okrem podnikov, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktoré vykonávajú kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad príslušným manažérom infraštruktúry.

2. Manažéri infraštruktúry neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky železničným podnikom.

3. Železničné podniky neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky manažérom infraštruktúry.

4. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadziieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu.

5. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku udelené pred 24. decembrom 2016 pokračujú do ich splatnosti za predpokladu, že boli uzavreté na základe trhových sadziieb a že sú skutočne poskytnuté a spravované.

6. Všetky služby, ktorú ponúkajú iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku manažérovi infraštruktúry, sa poskytujú na základe zmlúv a platia sa za ne buď trhové ceny, alebo ceny, ktoré odrážajú výrobné náklady a primerané ziskové rozpätie.

7. Dlhý manažéra infraštruktúry sa jednoznačne oddelia od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene. To nebráni tomu, aby sa konečné zaplatenie dlhov uskutočnilo prostredníctvom podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, alebo prostredníctvom iného subjektu v rámci podniku.

8. Účty manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku sa vedú spôsobom, ktorým sa zabezpečí splnenie tohto článku a umožní sa oddelenie účtov a transparentné finančné toky v rámci podniku.

9. V rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku.

10. Ak základné funkcie vykonáva nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán v súlade s článkom 7a ods. 3 a členské štáty neuplatňujú článok 7 ods. 2, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú *mutatis mutandis*. Odkazy v tomto článku na manažéra infraštruktúry, železničný podnik a iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku sa chápu ako odkaz na príslušné divízie podniku. Splnenie požiadaviek uvedených v tomto článku sa preukáže v oddelených účtoch príslušných divízií podniku.

Článok 7e

Koordináčn  mechanizmy

Členské štáty zabezpečia, aby sa na zabezpečenie koordinácie medzi ich hlavnými manažermi infraštruktúry a všetkými zainteresovanými železničnými podnikmi, ako aj žiadateľmi uvedenými v článku 8 ods. 3, zaviedli vhodné koordináčné mechanizmy. V prípade potreby sa vyzv  k účasti zástupcovia pou ivateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a n rodn , miestne alebo region ln  orgány. Dotknut  regulačný orgán sa môže zúčastniť ako pozorovateľ. Koordinácia sa okrem iného týka:

- a) potrieb žiadateľov týkajúcich sa údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry;
- b) obsahu výkonnostných cieľov zameraných na pou ivateľa obsiahnutých v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 a obsahu stimulov uvedených v článku 30 ods. 1 a ich vykonávania;
- c) obsahu a vykonávania podmienok pou ivania siete uvedených v článku 27;
- d) otázok intermodality a interoperability;
- e) akýchkoľvek ďalších otázok týkajúcich sa podmienok prístupu, pou ivania infraštruktúry a kvality služieb manažera infraštruktúry.

Mana er infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a uverejní usmernenia pre koordináciu. Koordinácia sa vykonáva aspoň raz ročne a mana er infraštruktúry uverejní na svojom webovom sídle prehľad činností, ktor  sa podnikli podľa tohto článku.

Koordináciou podľa tohto článku nie je dotknut  právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.

Článok 7f

Európska sieť manažerov infraštruktúry

1. Na  cely uľahčenia poskytovania efekt vn ch a činných služieb železničnej dopravy v rámci  nie členské štáty zabezpečujú, aby sa ich hlavn  mana eri infraštruktúry zapojili a spolupracovali v sieti, zasadnutia ktorej sa konajú v pravidelných intervaloch s cieľom:

- a) rozvíjať  elezničn  infraštruktúru  nie;
- b) podporovať včasne a efektívne zavedenie jednotného európskeho železničného priestoru;
- c) vymieňať si najlepšie postupy;
- d) monitorovať a merať/hodnotiť výkonnosť;
- e) prispievať k činnostiam monitorovania trhu uveden m v článku 15;
- f) riešiť cezhraničné úzke miesta a
- g) rokovať o uplatňovan  článkov 37 a 40.

Na  cely písmena d) sa v sieti identifikujú spoločné zásady a postupy na konzistentn  monitorovanie a meranie/hodnotenie výkonnosti.

Koordináciou podľa tohto odseku nie je dotknut  právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.

2. Komisia je členom siete. Podporuje činnosť siete a uľahčuje koordináciu.“

6. Článok 10 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek:

„1a. Bez toho, aby boli dotknuté medzinárodné záväzky Únie a členských štátov, členské štáty susediace s treťou krajinou môžu obmedziť právo prístupu stanovené v tomto článku, pokiaľ ide o služby poskytované z tejto tretej krajiny a do nej prostredníctvom siete, ktorej rozchod koľají sa odlišuje od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, ak cezhraničná železničná doprava medzi členskými štátmi a touto treťou krajinou narúša hospodársku súťaž. Takéto narušenia môžu byť okrem iného spôsobené nedostatkom nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a súvisiacim službám v dotknutej tretej krajine.

Ak má členský štát v súlade s týmto odsekom v úmysle prijať rozhodnutie obmedziť právo prístupu, predloží návrh rozhodnutia Komisii a konzultuje s ostatnými členskými štátmi.

Ak ani Komisia ani ostatné členské štáty nevznesú do troch mesiacov po predložení takého návrhu rozhodnutia námietky, môže členský štát rozhodnutie prijať.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto odseku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007, sa železničným podnikom za rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok udeli právo prístupu k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania 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, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v bode 2 prílohy II k tejto smernici.“

c) Odseky 3 a 4 sa vypúšťajú.

7. Článok 11 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k službám osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia stanovené v článku 10 ods. 2, 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:

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

- a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- b) akékoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán, ktorý má 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) relevantný 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 tejto služby, ktorými by sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie práva prístupu stanovených v článku 10 ods. 2“

- d) V odseku 4 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2018 vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti postupu a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, pokiaľ ide o služby vnútroštátnej osobnej dopravy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3“

- e) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Členské štáty môžu obmedziť aj právo prístupu k železničnej infraštruktúre na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a určenia v rámci toho istého členského štátu, ak:

- a) výlučné práva na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami boli udelené v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej pred 16. júnom 2015 alebo
- b) ďalšie právo/oprávnenie na prevádzkovanie komerčných služieb osobnej dopravy v rámci hospodárskej súťaže s ďalším prevádzkovateľom medzi týmito dvomi stanicami sa udelilo do 25. decembra 2018 na základe spravodlivej verejnej súťaže,

a ak uvedení prevádzkovatelia nedostávajú za prevádzkovanie týchto služieb žiadnu náhradu.

Toto obmedzenie môže platiť počas pôvodnej doby trvania zmluvy alebo oprávnenia alebo do 25. decembra 2026, podľa toho, ktoré z týchto období skončí skôr.“

- 8. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 11a

Služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy

1. S cieľom rozvinúť trh pre služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, propagovať optimálne využívanie dostupnej infraštruktúry a podporiť konkurencieschopnosť služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy, ktoré vedú k priaznivým výsledkom pre cestujúcich, a bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 5, vykonávanie práva prístupu ustanovené v článku 10, pokiaľ ide o služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, môže podliehať len požiadavkám stanoveným regulačným orgánom v súlade s týmto článkom.

2. Ak regulačný orgán po analýze uvedenej v článku 11 ods. 2, 3 a 4 rozhodne, že sa plánovanou službou vysokorýchlostnej osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia narušuje hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá pokrýva tú istú trasu alebo alternatívnu trasu, regulačný orgán uvedie možné zmeny služby, ktorými by sa zabezpečilo, že sa splnia podmienky na udelenie práva prístupu ustanovené v článku 10 ods. 2. Takéto zmeny môžu zahŕňať úpravu plánovanej služby.“

„Článok 13a

Spoločné systémy informovania a predaja priamych cestovných lístkov

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 (*) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ (**), členské štáty môžu požadovať od železničných podnikov poskytujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na účely vydávania cestovných lístkov, priamych cestovných lístkov a rezervácií alebo aby na zriadenie takéhoto systému splnomocnili príslušné orgány. V prípade zriadenia takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nevedel k narušeniu fungovania trhu ani k diskriminácii železničných podnikov a aby ho spravoval verejný alebo súkromný právny subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.

2. Komisia monitoruje vývoj na železničnom trhu týkajúci sa zavedenia a používania spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov a posudzuje potrebu opatrení na úrovni Únie, pričom zohľadňuje iniciatívy na trhu. Predovšetkým posudzuje nediskriminačný prístup cestujúcich v železničnej doprave k údajom potrebným na plánovanie ciest a rezerváciu cestovných lístkov. Do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti takýchto spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov, pričom podľa potreby pripojí legislatívne návrhy.

3. Členské štáty požadujú od železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy, aby zaviedli havarijné plány, a zabezpečujú, aby sa tieto havarijné plány náležite koordinovali v záujme poskytnutia pomoci cestujúcim v zmysle článku 18 nariadenia (ES) č. 1371/2007 v prípade výrazného narušenia služieb.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).“

9. V článku 19 sa dopĺňa toto písmeno:

„e) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vyplývajúcich z povinností z prípadných záväzných kolektívnych zmlúv podľa vnútroštátneho práva.“

10. V článku 32 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov uvedených v nariadení Komisie (EÚ) 2016/919 (*) môžu byť diferencované, aby sa stimulovalo vybavenie vlakov systémom ETCS, ktorý je v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES (**) a s nasledujúcimi verziami. Takáto diferenciácia nesmie viesť k celkovému zvýšeniu príjmov manažéra infraštruktúry.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 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).“

11. V článku 38 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať službu osobnej dopravy v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, 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 10 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.“

12. V článku 53 sa v odseku 3 dopĺňa tento pododsek:

„Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.“

13. V článku 54 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážnych narušení chodu vlakov. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, si manažér infraštruktúry vymieňa všetky relevantné informácie s ostatnými manažérmi infraštruktúry, na ktorých sieť a dopravu môže mať toto narušenie vplyv. Príslušní manažéri infraštruktúry spolupracujú na obnove normálnej cezhraničnej dopravy.“

14. Článok 56 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa dopĺňajú tieto písmená:

„h) riadenia dopravy;

i) plánovania obnovy a plánovanej alebo neplánovanej údržby;

j) plnenia požiadaviek stanovených v článku 2 ods. 13 a článkoch 7, 7a, 7b, 7c a 7d vrátane požiadaviek týkajúcich sa konfliktu záujmov.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, regulačný orgán má právomoc monitorovať situáciu týkajúcu sa hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, a to najmä vrátane trhu pre služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, a činnosti manažérov infraštruktúry v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až j). Regulačný orgán najmä overuje súlad s odsekom 1 písm. a) až j) z vlastnej iniciatívy a s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry diskrečné právomoci, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.“

c) V odseku 9 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. Rozhodne o akejkoľvek sťažnosti, prijme kroky na nápravu situácie a informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných 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 diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až j).“

d) Odsek 12 sa nahrádza takto:

„12. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6 a ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty. Regulačný orgán je oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Regulačný orgán má najmä právomoc požiadať 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 účtovných informácií podľa prílohy VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, a to podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.“

Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán tiež môže na základe informácií z účtov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.

Finančné toky uvedené v článku 7d ods. 1, pôžičky uvedené v článku 7d ods. 4 a 5 a dlhy uvedené v článku 7d ods. 7 podliehajú monitorovaniu zo strany regulačného orgánu.

Ak členský štát určil regulačný orgán ako nezávislý príslušný orgán uvedený v článku 7c ods. 4, regulačný orgán posudzuje dohody o spolupráci uvedené v uvedenom článku.“

15. Článok 57 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek:

„3a. Ak si záležitosti týkajúce sa služieb medzinárodnej dopravy vyžadujú rozhodnutia dvoch alebo viacerých regulačných orgánov, dotknuté regulačné orgány spolupracujú pri príprave príslušných rozhodnutí s cieľom dosiahnuť vyriešenie záležitosti. Na uvedené účely dotknuté regulačné orgány vykonávajú svoje funkcie v súlade s článkom 56.“

b) Odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnené podľa tejto smernice. V takýchto spoločných zásadách a postupoch sa uvádzajú ustanovenia na riešenie sporov, ktoré vzniknú v rámci uvedenom v odseku 3a. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností siete uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví takéto spoločné zásady a postupy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3“

c) Dopĺňa sa tento odsek:

„10. V prípade rozhodnutí týkajúcich sa infraštruktúry, ktorá sa nachádza na území dvoch štátov, sa obidva dotknuté členské štáty môžu kedykoľvek po 24. decembri 2016 dohodnúť na tom, že budú vyžadovať koordináciu medzi dotknutými regulačnými orgánmi, aby zosúlادili vplyv svojich rozhodnutí.“

16. V článku 63 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

V správe sa predovšetkým zhodnotí rozvoj služieb vysokorýchlostnej železničnej dopravy a posúdi sa existencia diskriminačných postupov, pokiaľ ide o prístup k vysokorýchlostným tratiam. Komisia zváži, či je potrebné predložiť legislatívne návrhy.

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

Článok 2

1. Bez ohľadu na článok 3 ods. 2 členské štáty prijímú a uverejnia do 25. decembra 2018 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne oznámia Komisii 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

1. Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Článok 1 body 6 až 8 a 11 sa uplatňujú od 1. januára 2019 včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2020.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 14. decembra 2016

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
I. KORČOK
