

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B** ► **M2 DIREKTIVA 2001/14/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

z dne 26. februarja 2001

o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ◀

(UL L 75, 15.3.2001, str. 29)

spremenjena z:

| | | Uradni list | | |
|-------------|--|-------------|-------|------------|
| | | št. | stran | datum |
| ► M1 | Odločba Komisije 2002/844/ES z dne 23. oktobra 2002 | L 289 | 30 | 26.10.2002 |
| ► M2 | Direktiva 2004/49/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 | L 220 | 16 | 21.6.2004 |
| ► M3 | Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 | L 315 | 44 | 3.12.2007 |

▼ B▼ M2**DIREKTIVA 2001/14/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA****z dne 26. februarja 2001****o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture**▼ B

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA -

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾ in ob upoštevanju skupnega besedila, ki ga je 22. novembra 2000 odobril Spravni odbor,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Večje povezovanje železniškega sektorja Skupnosti je bistveni element za dokončno vzpostavitev notranjega trga in za doseganje trajnostne mobilnosti.
- (2) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic v Skupnosti ⁽⁵⁾ predvideva nekatere pravice dostopa do mednarodnega železniškega prometa za prevoznike v železniškem prometu in za mednarodna poslovna združenja železniških prevoznikov; te pravice pomenijo, da železniško infrastrukturo lahko uporablja več uporabnikov.
- (3) Direktiva Sveta 95/19/ES z dne 19. junija 1995 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanju uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽⁶⁾ je opredelila širok okvir za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- (4) Navedeni direktivi nista preprečili znatnih razlik v strukturi in višini uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in v obliki ter trajanju postopkov dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (5) Za zagotovitev preglednega in enakopravnega dostopa do železniške infrastrukture vsem prevoznikom v železniškem prometu se vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa objavijo v programu omrežja.
- (6) Primerna ureditev dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in konkurenca med prevozniki bosta privedli do večje uravnoteženosti med različnimi načini prevoza.
- (7) Spodbujanje optimalne uporabe železniške infrastrukture bo vodilo k znižanju stroškov, ki jih za družbo predstavlja promet.

⁽¹⁾ UL C 321, 20.10.1998, str. 10 in UL C 116 E, 26.4.2000, str. 40.

⁽²⁾ UL C 209, 22.7.1999, str. 22.

⁽³⁾ UL C 57, 29.2.2000, str. 40.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 10. marca 1999 (UL C 175, 21.6.1999, str. 120), potrjeno 27. oktobra 1999 (UL C 154, 5.6.2000, str. 22), Skupno stališče Sveta z dne 28. marca 2000 (UL C 178, 27.6.2000, str. 28) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 5. julija 2000 (še ni objavljen v Uradnem listu), Sklep Evropskega parlamenta z dne 1. februarja 2001 in Sklep Sveta z dne 20. decembra 2000.

⁽⁵⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 1).

⁽⁶⁾ UL L 143, 27.6.1995, str. 75.

▼B

- (8) Za učinkovit sektor prevoza blaga, zlasti čezmejnega, je treba nujno sprejeti ukrepe za odprtje trga.
- (9) Države članice bi morale imeti možnost, da kupcem železniških prevoznih storitev omogočijo neposredno udeležbo v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (10) Ponovna oživitev evropskih železnic s pomočjo razširjenega dostopa do Vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga zahteva kombinirano konkurenco med cestnim prevozom in prevozom po železnici, zlasti ob upoštevanju različnih zunanjih učinkov; primerna ureditev zaračunavanja za uporabo železniške infrastrukture, skupaj s primerno ureditvijo zaračunavanja za uporabo druge prometne infrastrukture in konkurenca med prevozniki bosta privedli do optimalne uravnoveženosti med različnimi načini prevoza.
- (11) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti omogoča enak in enakopraven dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in poskuša, kolikor je mogoče, pravično in brez razlikovanja zadovoljevati potrebe vseh uporabnikov in vseh vrst prometa.
- (12) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti v takšnem okviru, kakor ga določijo države članice, naj spodbuja upravljavce železniške infrastrukture, da optimalno izkoristijo svojo infrastrukturo.
- (13) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti prevoznikom v železniškem prometu daje jasne in dosledne spodbude, ki jih vodijo k racionalnim odločitvam.
- (14) Za upoštevanje potreb uporabnikov ali potencialnih uporabnikov zmogljivosti železniške infrastrukture pri njihovem načrtovanju poslovanja in za potrebe uporabnikov ali financerjev železniških storitev upravljavec železniške infrastrukture zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na način, ki odraža potrebo po ohranjanju in izboljšanju stopnje zanesljivosti storitev.
- (15) Zaželeno je, da bi se prevoznike v železniškem prometu in upravljavce železniške infrastrukture spodbujalo k zmanjševanju motenj na omrežju in večanju njegove učinkovitosti.
- (16) Ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti naj omogoča lojalno konkurenco pri zagotavljanju železniških prevoznih storitev.
- (17) Pomembno je upoštevati poslovne zahteve tako prosilcev za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti kot upravljavca železniške infrastrukture.
- (18) Pomembno je povečati prilagodljivost upravljavcev železniške infrastrukture pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, vendar mora biti to v skladu z izpolnjevanjem razumnih zahtev prosilca.
- (19) Postopek dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora preprečevati čezmerne omejitve želja prevoznikov, ki so imetniki pravice do uporabe infrastrukture ali želijo take pravice pridobiti za razvoj svojega poslovanja.
- (20) Za bolj učinkovito uporabo infrastrukturnega omrežja je zaželeno, da se upravljavcem železniške infrastrukture pusti določena stopnja prilagodljivosti.
- (21) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morda morala upoštevati dejstvo, da so bili različni sestavni deli železniškega infrastrukturnega omrežja načrtovani za različne glavne uporabnike.

▼ B

- (22) Zahteve v potniškem prometu in tiste v prometu blaga so pogosto nezdružljive; izpolnjevanje zahtev v potniškem prometu povzroča dražjo izdelavo in vzdrževanje omrežja, kakor pri omrežju, ki je namenjeno izključno prometu blaga; naraščajoča razlika v hitrosti med tovornim in potniškim voznim parkom lahko še poglobi neprimerljivost teh dveh vrst prometa.
- (23) Pogosto imajo različni uporabniki in različne vrste uporabnikov tudi različen vpliv na infrastrukturne zmogljivosti in je treba potrebe po različnih storitvah pravilno uravnotežiti.
- (24) Storitve, ki se opravljajo na podlagi pogodb z javnimi oblastmi, lahko zahtevajo sprejetje posebnih pravil, da bi za uporabnike ohranile svojo privlačnost.
- (25) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.
- (26) Zaradi različnih časovnih okvirov za načrtovanje vrst prometa je zaželeno, da se prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti lahko ugoti tudi še po koncu postopka načrtovanja voznega reda.
- (27) Uporaba informacijske tehnologije lahko pospeši hitrost in odzivnost postopka načrtovanja voznega reda ter izboljša možnosti prisilcev za dodelitev infrastrukturne zmogljivosti, hkrati pa olajša tudi vzpostavitev vlakovnih poti, ki prečkajo omrežja več kot enega upravljavca infrastrukture.
- (28) Za zagotovitev optimalnih rezultatov za prevoznike v železniškem prometu je zaželeno zahtevati preskus uporabe infrastrukturnih zmogljivosti, če je za zadovoljitev potreb uporabnikov potrebna uskladitev prošenj za dodelitev zmogljivosti.
- (29) Glede na monopolni položaj upravljavcev železniške infrastrukture je zaželeno zahtevati preskus razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti in postopkov za njihovo povečanje, kadar v postopku dodeljevanja zmogljivosti ni možno zadovoljiti potreb uporabnikov.
- (30) Pomanjkanje informacij o prošnjah drugih prevoznikov v železniškem prometu in omejitvah znotraj sistema lahko prevoznikom v železniškem prometu oteži optimizacijo njihovih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.
- (31) Pomembno je zagotoviti boljše usklajevanje ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, da bi se povečala privlačnost železnice za promet, ki uporablja omrežje več kot enega upravljavca infrastrukture, zlasti za mednarodni promet.
- (32) Pomembno je zmanjšati izkrivljanje konkurence, ki lahko nastane med železniškimi infrastrukturami ali med različnimi načini prevoza zaradi velikih razlik v načelih zaračunavanja uporabnine.
- (33) Zaželeno je opredeliti tiste sestavne dele infrastrukturnih storitev, ki so za prevoznika bistvene pri zagotavljanju prevoznih storitev in so zagotovljene v zameno za najnižje cene dostopa.
- (34) Naložbe v železniško infrastrukturo so zaželeno, ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture pa spodbuja upravljavce železniške infrastrukture k uresničevanju primernih naložb, kadar so te ekonomsko privlačne.
- (35) Vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture bo za uporabnike pomenila ekonomsko sporočilo. Pomembno je, da so taka sporočila prevoznikom v železniškem prometu dosledna in da jih vodijo k razumnim odločitvam.
- (36) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za uporabo infrastrukture morajo upravljavci infrastrukture evidenti-

▼B

rati in ovrednotiti svoja osnovna sredstva ter razviti jasno razumevanje stroškovnih faktorjev pri obratovanju infrastrukture.

- (37) Pri odločitvah na področju prevozov je zaželeno, da se upoštevajo zunanji stroški.
- (38) Pomembno je zagotoviti, da so uporabnine za mednarodni promet takšne, da železniškemu prometu omogočijo zadovoljiti potrebe trga; zato se uporabnina za uporabo infrastrukture določi glede na stroške, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev.
- (39) Skupna višina pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin za uporabo infrastrukture vpliva na višino državnih prispevkov; države članice lahko določijo različno višino skupnega pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin, vključno s pribitki ali donosnostjo naložbe, ki jo lahko trg prenese, s čimer uravnotežijo pokrivanje stroškov in konkurenčnost drugih načinov prevoza v železniškem prometu blaga. Vendar je zaželeno, da vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture omogoča promet, ki lahko pokriva vsaj dodatno povzročene stroške.
- (40) Železniška infrastruktura je naravni monopol. Zato je upravljavcem infrastrukture treba zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje svoje infrastrukture.
- (41) Upoštevati je treba dejstvo, da višina naložb v infrastrukturo in tehnologijo mnogo let ni zadoščala za vzpostavitev pogojev za pravi razvoj železniškega prometa. Zato je priporočljivo, da se na tej podlagi, med drugim s pomočjo razpoložljivih instrumentov Skupnosti, izvede primerna nadgradnja, zlasti v okviru vzpostavitve Vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga in brez poseganja v že postavljene prednostne naloge.
- (42) Popusti, ki se priznajo prevoznikom v železniškem prometu, morajo biti povezani z dejanskimi prihranki pri upravnih stroških; popusti se lahko uporabljajo tudi za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukture.
- (43) Zaželeno je, da se prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem železniške infrastrukture zagotovijo spodbude za čim večje zmanjševanje motenj omrežja.
- (44) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega se zahteva plačilo.
- (45) Treba je sprejeti ukrepe za zagotovitev, da so vsi prevozniki v železniškem prometu, ki imajo licenco na podlagi prava Skupnosti, imetniki ustreznega varnostnega spričevala preden začnejo obratovati na ozemlju države članice; izdajanje varnostnih spričeval mora biti v skladu s pravom Skupnosti.
- (46) Učinkovito upravljanje ter pravična in enakopravna uporaba železniške infrastrukture zahtevata ustanovitev regulatornega organa, ki nadzoruje uporabo predpisov Skupnosti in deluje kot pritožbeni organ, ne glede na možnost sodne revizije.
- (47) Ob zagotavljanju celovitosti notranjega trga so potrebni posebni ukrepi, ki omogočajo upoštevanje določenega geopolitičnega in zemljepisnega položaja nekaterih držav članic ter posebne organizacije železniškega sektorja v različnih državah članicah.
- (48) Ukrepi, ki so potrebni za izvajanje te direktive, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (49) V skladu z načeloma subsidiarnosti in proporcionalnosti iz člena 5 Pogodbe ciljev te direktive, in sicer usklajevanja ureditev dode-

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

▼B

ljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in uporabnin za uporabo te železniške infrastrukture ter varnostnih spričeval v državah članicah, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči glede na potrebo, da se zagotovijo pravični in enakopravni pogoji dostopa do železniške infrastrukture ter upoštevajo jasne mednarodne dimenzije pri delovanju pomembnih sestavnih delov železniškega omrežja, in jih lahko zaradi potrebe po usklajenem mednacionalnem ukrepanju bolje dosega Skupnost. Ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje teh ciljev.

- (50) Ta direktiva nadomesti naslednje dokumente, ki se zato razveljavijo: Uredbo Sveta (EGS) 2830/77 z dne 12. decembra 1977 o potrebnih ukrepih za doseganje primerljivosti med računovodskimi sistemi in zaključnimi računi prevoznikov v železniškem prometu ⁽¹⁾, Uredbo Sveta (EGS) 2183/78 z dne 19. septembra 1978 o določitvi enotnih stroškovnih načel za prevoznike v železniškem prometu ⁽²⁾, Odločbo Sveta 82/529/EGS z dne 19. julija 1982 o določitvi tarif za mednarodni železniški prevoz blaga ⁽³⁾, Odločbo Sveta 83/418/EGS z dne 25. julija 1983 o komercialni neodvisnosti železnic pri upravljanju mednarodnega železniškega potniškega prometa in prevoza prtljage ⁽⁴⁾ in Direktivo 95/19/ES -

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

UVODNE DOLOČBE

Člen 1

Področje uporabe

1. Ta direktiva ureja načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in zaračunavanje uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

Države članice zagotovijo, da ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti upošteva načela, ki jih določa ta direktiva, in s tem omogoča upravljavcu infrastrukture, da razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti trži in jih optimalno učinkovito uporablja.

2. Ta direktiva velja za uporabo železniške infrastrukture v domačem in mednarodnem železniškem prometu.

3. Države članice lahko izvzamejo iz področja uporabe te direktive:

- (a) neodvisna lokalna in regionalna omrežja, ki za potniški promet uporabljajo železniško infrastrukturo;
- (b) omrežja, ki so namenjena samo obratovanju mestnega in primestnega potniškega prometa;
- (c) regionalna omrežja, ki jih za regionalni promet blaga uporablja izključno železniški prevoznik, katerega Direktiva 91/440/EGS ne ureja, dokler drugi prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;
- (d) zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;

⁽¹⁾ UL L 334, 24.12.1977, str. 13. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

⁽²⁾ UL L 258, 21.9.1978, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

⁽³⁾ UL L 234, 9.8.1982, str. 5. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

⁽⁴⁾ UL L 237, 26.8.1983, str. 32. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 1994.

▼ **M3**

- (e) prevozne dejavnosti v obliki železniških storitev, ki se izvajajo kot tranzit preko Skupnosti.

▼ **B**

4. Prevozi v obliki izmeničnih prevozov cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom so izvzeti iz področja uporabe te direktive.

*Člen 2***Opredelitev pojmov**

V tej direktivi:

- (a) „dodeljevanje“ pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti od upravljavca infrastrukture;
- (b) „prosiliec“ pomeni prevoznika v železniškem prometu in/ali mednarodno poslovno združenje železniških prevoznikov z licenco, in v državah članicah, ki predvidevajo takšno možnost, druge fizične in/ali pravne osebe, ki imajo za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu na svojih ozemljih posamični ali skupni poslovni interes, kot so javni organi po Uredbi (EGS) 1191/69 ⁽¹⁾ in prevozniki tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu;
- (c) „preobremenjena infrastruktura“ pomeni odsek infrastrukture, za katerega celo po uskladitvi različnih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v določenih obdobjih ni mogoče povsem zadostiti povpraševanju po njih;
- (d) „načrt razširitve zmogljivosti“ pomeni ukrep ali vrsto ukrepov, skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki so predlagani za odpravo omejitev zmogljivosti, zaradi katerih se določen odsek razglasi za „preobremenjeno infrastrukturo“;
- (e) „usklajevanje“ pomeni postopek, po katerem organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
- (f) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture ali organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda;
- (g) „infrastrukturne zmogljivosti“ pomenijo možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del infrastrukture za določeno obdobje;
- (h) „upravljavec železniške infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture. To lahko zajema tudi upravljanje nadzornih in varnostnih sistemov. Naloge upravljavca železniške infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem;
- (i) „omrežje“ pomeni celotno železniško infrastrukturo, ki jo ima upravljavec železniške infrastrukture v lasti in/ali jo upravlja;
- (j) „program omrežja“ pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril v zvezi z ureditvijo zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti; vsebuje tudi dodatne

⁽¹⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti, ki so neločljivo povezane s konceptom javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po notranjih vodnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1). Uredba, nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

▼B

informacije, potrebne za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;

- (k) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje z licenco na podlagi veljavne zakonodaje Skupnosti, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik obvezno zagotoviti vleko; izraz zajema tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko;
- (l) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem času;
- (m) „operativni vozni red“ pomeni podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi v obdobju, za katerega velja;

▼M3

- (n) „tranzit“ pomeni prečkanje ozemlja Skupnosti brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Skupnosti.

▼B*Člen 3***Program omrežja**

1. Upravlavec železniške infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi strankami izdelava in objavi program omrežja, katerega je mogoče pridobiti proti plačilu takse, ki ne sme presežati stroškov objave tega programa.
2. Program omrežja vsebuje vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu. Vsebuje informacije o pogojih dostopa do zadevne železniške infrastrukture. Vsebino programa omrežja določa Priloga I.
3. Program omrežja se ažurira in po potrebi spreminja.
4. Program omrežja se objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

POGLAVJE II

UPORABNINE ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO*Člen 4***Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin**

1. Države članice izdelajo okvir za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja, ki ga določa člen 4 Direktive 91/440/EGS.

Države članice določijo posebna pravila za zaračunavanje uporabnin ob upoštevanju navedenega pogoja neodvisnega upravljanja ali takšna pooblastila prenesejo na upravljavca infrastrukture. Obračunavanje in pobiranje uporabnin izvaja upravlavec železniške infrastrukture.

2. Kadar je upravlavec železniške infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge iz tega poglavja, razen pobiranja uporabnin, prevzame organ za zaračunavanje uporabnin, ki je pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu.

3. Upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo v interesu doseganja učinkovitosti izvajanja železniških prevoznih storitev, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja. Zlasti si prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost mednarodnega železniškega prevoza blaga in učinkovito uporabo Vseevropskega železniškega

▼B

omrežja za prevoz blaga. V ta namen lahko ustanovijo ustrezne skupne organizacije. Za vsako sodelovanje ali skupno organizacijo veljajo določbe te direktive.

4. Upravljalci železniške infrastrukture zagotovijo, da ureditev zaračunavanja uporabnin, ki se uporablja, temelji na enakih načelih za njihovo celotno omrežje, razen v primeru posebnih dogovorov iz člena 8(2).

5. Upravljalci železniške infrastrukture zagotovijo, da ima uporaba ureditve zaračunavanja za posledico enakovredne in nediskriminatorne uporabnine za različne prevoznike v železniškem prometu, ki opravljajo enakovredne prevozne storitve na podobnem delu trga, in da so dejansko zaračunane uporabnine v skladu s pravili, ki jih določa program omrežja.

6. Upravljavec železniške infrastrukture ali organ za zaračunavanje uporabnine spoštuje poslovno tajnost informacij, ki mu jih posredujejo prosilci.

*Člen 5***Storitve**

1. Prevozniki v železniškem prometu so brez razlikovanja upravičeni do minimalnega paketa dostopa do infrastrukture in do dostopa po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih navaja Priloga II. Storitve, navedene v točki 2 Priloge II, se zagotavljajo brez razlikovanja, prošnje prevoznikov v železniškem prometu pa so lahko zavrnjene le, če obstajajo druge sprejemljive možnosti pod tržnimi pogoji. Če storitev ne zagotavlja en sam upravljavec železniške infrastrukture, si upravljavec „glavne infrastrukture“ po najboljši moči prizadeva za olajšanje opravljanja teh storitev.

2. Kadar upravljavec železniške infrastrukture ponudi katero koli storitev iz točke 3 Priloge II, kot dodatno storitev, jo zagotovi vsakemu prevozniku v železniškem prometu, ki zanj zaprosi.

3. Prevozniki v železniškem prometu lahko upravljavca železniške infrastrukture ali druge ponudnike storitev zaprosijo za nadaljnje pomožne storitve, ki jih navaja točka 4 Priloge II. Upravljavec železniške infrastrukture ni zavezan zagotoviti teh storitev.

*Člen 6***Stroški infrastrukture in računovodska evidenca**

1. Države članice določijo pogoje, ki po potrebi vključujejo predplačila, za zagotovitev, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem časovnem obdobju, uravnoteži vsaj prihodke upravljavca železniške infrastrukture od uporabnin, presežke iz drugih komercialnih dejavnosti in državno financiranje na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi.

Brez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik pokrila stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi lojalne in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, lahko država članica v primeru, ko je železniški prevoz konkurenčen drugim načinom prevoza, v okviru za zaračunavanje uporabnin iz členov 7 in 8 od upravljavca infrastrukture zahteva, da svojo računovodsko evidenco uravnoteži brez državnega financiranja.

2. Upravljavcem železniške infrastrukture se ob upoštevanju varnosti, vzdrževanja in izboljšanja kakovosti infrastrukturnih storitev zagotovijo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop.

▼B

3. Države članice zagotovijo, da se določba odstavka 2 izvede bodisi s pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem železniške infrastrukture, ki velja najmanj tri leta in predvidi državno financiranje, bodisi z uvedbo primernih ukrepov nadzora z ustreznimi pooblastili.
4. Kadar obstaja pogodba, se njeni pogoji in struktura plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca infrastrukture, dogovorijo vnaprej za ves čas veljavnosti pogodbe.
5. Določi se postopek za porazdelitev stroškov. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta postopek se občasno ažurira glede na najboljšo mednarodno prakso.

*Člen 7***Načela zaračunavanja uporabnin**

1. Uporabnine za uporabo železniške infrastrukture se plačajo upravljavcu infrastrukture, ki jih ta uporabi za financiranje svoje dejavnosti.
2. Države članice lahko od upravljavca infrastrukture zahtevajo, da jim predloži vse potrebne informacije o zaračunanih uporabninah. V zvezi s tem mora biti upravljavec železniške infrastrukture sposoben utemeljiti, da so uporabnine za infrastrukturo, ki jih dejansko zaračuna vsakemu prevozniku na podlagi členov 4 do 12, v skladu s predvidenimi postopki, pravili, in po potrebi z lestvicami, določenimi v programu omrežja.
3. Brez poseganja v odstavek 4 ali 5 ali v člen 8 so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do infrastrukture in za dostop po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve.
4. Uporabnina za infrastrukturo lahko vsebuje dajatev za nezadostnost infrastrukturnih zmogljivosti na določenem odseku v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture.
5. Uporabnina za infrastrukturo se lahko spremeni, da se upoštevajo stroški vplivov na okolje, ki jih povzroča železniški promet. Spreminja se glede na velikost povzročenih vplivov na okolje.

Zaračunavanje okoljskih stroškov, zaradi česar se povečajo skupni prihodki upravljavca železniške infrastrukture, je dovoljeno le, če se ti stroški v primerljivi višini zaračunavajo tudi konkurenčnim načinom prevoza.

Če se primerljiva višina okoljskih stroškov ne zaračunava drugim konkurenčnim načinom prevoza, takšna sprememba uporabnine ne sme povzročiti nobene spremembe v skupnih prihodkih upravljavca železniške infrastrukture. Če je bila primerljiva višina zaračunavanja okoljskih stroškov uvedena za železniški prevoz in za konkurenčne načine prevoza ter prinaša dodatne prihodke, se države članice same odločijo o njihovi uporabi.

6. Za izogibanje neželenim nesorazmernim nihanjem se za uporabnine iz odstavkov 3, 4 in 5 lahko določi srednja vrednost za primeren obseg železniških storitev in obdobj. Vsekakor pa mora biti relativna višina uporabnin za železniško infrastrukturo vezana na stroške, ki nastanejo pri storitvah.
7. Ta člen ne ureja opravljanja storitev, ki jih navaja Priloga II, točka 2. Brez poseganja v prej navedeno je pri določanju cen za storitve, navedene v Prilogi II, točki 2, treba upoštevati konkurenčnost železniškega prometa.
8. Kadar storitve iz Priloge II, točk 3 in 4, kot dodatne in pomožne zagotavlja samo en ponudnik, je uporabnina povezana s stroški njihovega zagotavljanja, ki se izračunajo na podlagi dejanske uporabe.
9. Stroški se lahko odmerijo zaradi zmogljivosti, uporabljenih za vzdrževanje infrastrukture. Ti stroški ne smejo presežati čiste izgube

▼B

prihodka, ki jo ima upravljavec železniške infrastrukture zaradi vzdrževanja.

*Člen 8***Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin**

1. Če trg prenese, lahko država članica za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture naloži pribitke na podlagi učinkovitih, preglednih in enakopravnih načel, pri čemer zagotavlja optimalno konkurenčnost zlasti mednarodnega železniškega prevoza blaga. Ureditev zaračunavanja uporabnin upošteva povečanje produktivnosti, ki jo dosežejo prevozniki v železniškem prometu.

Višina uporabnin nikakor ne sme izključiti uporabe infrastrukture s strani tistih tržnih delov, ki lahko plačajo vsaj stroške, nastale neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev, in donosnosti naložbe, ki jo trg lahko prenese.

2. Za posebne investicijske projekte v prihodnosti ali za tiste, ki so bili dokončani največ 15 let pred začetkom veljavnosti te direktive, lahko upravljavec železniške infrastrukture določi ali obdrži višje uporabnine na podlagi dolgoročnih stroškov takšnih projektov, če ti povečujejo učinkovitost in/ali stroškovno učinkovitost in jih drugače ni mogoče ali jih ni bilo mogoče izvesti. Takšen dogovor o zaračunavanju uporabnin lahko vključuje tudi dogovore o delitvi tveganja, ki je povezano z novimi naložbami.

3. Za preprečevanje diskriminacije se zagotovi, da so povprečne in mejne uporabnine določenega upravljavca infrastrukture za enako uporabo njegove infrastrukture primerljive in da so uporabnine enake za primerljive storitve na enakih tržnih delih. Upravljavec železniške infrastrukture v programu omrežja dokaže, da ureditev zaračunavanja uporabnin izpolnjuje te zahteve, v kolikor s tem ne razkrije tajnih poslovnih podatkov.

4. Če upravljavec železniške infrastrukture namerava spremeniti bistvene elemente sistema zaračunavanja iz odstavka 1, te spremembe objavi vsaj tri mesece vnaprej.

*Člen 9***Popusti pri uporabnini**

1. Brez poseganja v člene 81, 82, 86 in 87 Pogodbe in ne glede na člen 7(3) te direktive je vsak popust pri uporabnini, ki jih upravljavec železniške infrastrukture zaračuna prevozniku v železniškem prometu, v skladu z merili iz tega člena.

2. Z izjemo odstavka 3 so popusti omejeni na dejanski prihranek upravnih stroškov upravljavca infrastrukture. Pri določanju višine popusta se ne upoštevajo prihranki stroškov, ki so že zajeti v uporabnini.

3. Upravljavci železniške infrastrukture lahko za določene prometne tokove uvedejo ureditve zaračunavanja, ki so dostopni vsem uporabnikom infrastrukture in priznavajo časovno omejene popuste za spodbujanje razvoja novih železniških storitev ali popuste za spodbujanje uporabe premalo izkoriščenih prog.

4. Popusti se lahko nanašajo le na uporabnine, ki se zaračunajo za določen odsek železniške infrastrukture.

5. Podobni programi popustov se uporabljajo za podobne storitve.

▼B*Člen 10***Ureditev nadomestil za okoljske stroške, stroške, povezane z nesrečami, in stroške infrastrukture**

1. Države članice lahko pri uporabi železniške infrastrukture uvedejo časovno omejeno ureditev nadomestil za okoljske stroške, za stroške, povezane z nesrečami, in za stroške infrastrukture, ki jih konkurenčni načini prevozov očitno ne plačujejo, kolikor ti stroški presegajo enakovredne stroške železniškega prometa.
2. Kadar ima prevoznik, ki prejme nadomestilo, neko izključno pravico, morajo to nadomestilo spremljati primerljive koristi za uporabnike.
3. Uporabljeni postopki in izračuni morajo biti javno dostopni. Zlasti mora biti mogoče dokazati posebne neplačane stroške konkurenčnih prometnih infrastruktur, ki se jim je mogoče v železniškem prometu izogniti, in zagotoviti, da se pri uporabi take ureditve podjetja enakovredno obravnavajo.
4. Države članice zagotovijo, da je taka ureditev v skladu s členi 73, 87 in 88 Pogodbe.

*Člen 11***Načrt izvedbe**

1. Ureditve zaračunavanja spodbujajo prevoznike v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture k zmanjševanju motenj in izboljšanju kakovosti izvedbe železniškega omrežja preko načrta izvedbe. Ta načrt lahko vsebuje denarne kazni za dejanja, ki motijo delovanje omrežja, nadomestila za prevoznike, ki so prizadeti zaradi takih motenj, in stimulacije za bolj uspešno poslovanje od načrtovanega.
2. Osnovna načela načrta izvedbe se uporabljajo za celotno omrežje.

*Člen 12***Dajatve za rezervacijo zmogljivosti**

Upravljavci infrastrukture lahko naložijo primerno dajatev za zmogljivost, ki je bila zahtevana, vendar ne uporabljena. Ta dajatev spodbuja učinkovito uporabo zmogljivosti.

Upravljavec železniške infrastrukture je v vsakem trenutku sposoben sporočiti vsaki zainteresirani stranki obseg infrastrukturnih zmogljivosti, ki so bile dodeljene uporabniškimi prevozniki podjetjem v železniškem prometu.

POGLAVJE III

DODELJEVANJE INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI*Člen 13***Pravice do infrastrukturnih zmogljivosti**

1. Infrastrukturne zmogljivosti dodeljuje upravljavec železniške infrastrukture in po njihovi dodelitvi prosilcu jih ta kot prejemnik ne sme prenesti na drugega prevoznika ali jih uporabiti za drugo storitev.

Vsako trgovanje z infrastrukturnimi zmogljivostmi je prepovedano in ima za posledico izključitev iz nadaljnega dodeljevanja zmogljivosti.

Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos.

▼B

2. Pravica do uporabe posebnih infrastrukturnih zmogljivosti v obliki vlakovne poti se prosilec lahko dodeli za največ eno sezono operativnega voznega reda.

Upravljevec železniške infrastrukture in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, kakor določa člen 17, za uporabo zmogljivosti na zadevni železniški infrastrukturi za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.

3. Vsakokratne pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture in prosilcev v zvezi z dodeljevanjem zmogljivosti se določijo s pogodbami ali predpisi.

▼M3

4. Če prosilec namerava zaprositi za infrastrukturno zmogljivost, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 91/440/EGS, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi omogočili presojo namena mednarodne storitve glede prevoza potnikov med postajami v različnih državah članicah in morebitnih ekonomskih učinkov na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvestijo vsi pristojni organi, ki so dodelili železniško storitev potniškega prometa, opredeljeno v pogodbi za opravljanje javne službe, vsi drugi zainteresirani organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 10(3b) Direktive 91/440/EGS, ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo za opravljanje javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.

▼B*Člen 14***Dodeljevanje zmogljivosti**

1. Države članice izdelajo okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja iz člena 4 Direktive 91/440/EGS. Izdelajo se posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljevec železniške infrastrukture izvaja postopke dodeljevanja zmogljivosti. Upravljevec infrastrukture zlasti zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo pravično in brez razlikovanja ter v skladu z zakonodajo Skupnosti.

2. Kadar je upravljevec infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge, navedene v odstavku 1 in dodatno opredeljene v tem poglavju, prevzame organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki je pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen od vseh prevoznikov v železniškem prometu.

3. Upravljavci železniške infrastrukture in organi za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti spoštujejo poslovno tajnost podatkov, ki jih pridobijo.

*Člen 15***Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju**

1. Upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo v interesu doseganja učinkovitega vzpostavljanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje. Organizirajo mednarodne vlakovne poti zlasti v okviru Vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga. V ta namen določijo potrebne postopke. Za te postopke veljajo določbe te uredbe.

Postopka, ki se določi zaradi uskladitve dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti na mednarodni ravni, se udeležijo predstavniki upravljavcev vseh železniških infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na več kot enega drugih upravljavcev infrastrukture. Po

▼B

potrebi se ga lahko udeležijo tudi predstavniki upravljavcev infrastruktur zunaj Skupnosti. Komisijo se obvesti in povabi, da sodeluje kot opazovalka.

2. Na sestankih ali pri drugih dejavnostih dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti za prevozne storitve na več omrežjih sprejemajo odločitve samo predstavniki upravljavcev infrastrukture.

3. Udeleženci sodelovanja iz odstavka 1 zagotovijo, da so njihovo članstvo, načini delovanja in vsa, za vrednotenje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ustrezna merila, javno dostopna.

4. V okviru sodelovanja iz odstavka 1 upravljavci železniške infrastrukture ocenijo potrebe ter lahko po potrebi predlagajo in organizirajo mednarodne vlakovne poti, da olajšajo vožnje tovornih vlakov, ki so predmet *ad hoc* prošenj iz člena 23.

Take vnaprej dogovorjene mednarodne vlakovne poti so prosilcem dostopne preko udeleženih upravljavcev infrastrukture.

*Člen 16***Prosilci**

1. Prošnje za infrastrukturne zmogljivosti lahko vložijo prevozniki v železniškem prometu in njihova mednarodna poslovna združenja ter na ozemljih tistih držav članic, ki to dovolijo, tudi drugi prosilci, ki so v skladu z opredelitvijo iz člena 2(b). Države članice lahko tudi drugim prosilcem dovolijo, da vložijo prošnjo za infrastrukturne zmogljivosti na njihovem ozemlju.

2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in uporabe infrastrukture. Takšne zahteve morajo biti ustrezne, pregledne in nediskriminatorne. Objavijo se v programu omrežja kot del načel za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in o tem se obvesti Komisijo.

3. Zahteve iz odstavka 2 lahko vključujejo samo določbo o finančni garanciji, ki ne sme preseči primerne višine, sorazmerne s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi možnosti za pripravo skladne ponudbe za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

*Člen 17***Okvirne pogodbe**

1. Brez poseganja v člene 81, 82 in 86 Pogodbe je s prosilcem mogoče skleniti okvirno pogodbo. Taka okvirna pogodba določa značilnosti zahtevanih infrastrukturnih zmogljivosti, ki se prosilcu ponudijo za čas, ki presega eno sezono operativnega voznega reda. Okvirna pogodba ne določa posamezne vlakovne poti, ampak je oblikovana tako, da izpolnjuje upravičene komercialne potrebe prosilca. Država članica lahko za tako okvirno pogodbo zahteva predhodno odobritev od regulatornega organa iz člena 30 te direktive.

2. Okvirna pogodba ne izključuje možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali za druge storitve.

3. Okvirna pogodba omogoča spreminjanje ali omejevanje njenih pogojev v interesu boljše uporabe železniške infrastrukture.

4. Okvirna pogodba lahko vključuje kazni za primere, če se pogodba spremeni ali preneha.

▼M3

5. Okvirne pogodbe se načelno sklepajo za obdobje petih let in se obnavljajo za obdobja, enaka njihovem prvotnemu trajanju. Upravljavec infrastrukture lahko v posebnih primerih privoli v krajše ali daljše

▼M3

obdobje. Vsako obdobje, daljše od petih let, se utemelji z obstojem gospodarskih pogodb, posebnih naložb ali tveganj.

5a. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Obdobje, daljše od 15 let, je dopustno le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne, dolgoročne naložbe in predvsem, kadar so takšne naložbe vezane na pogodbene obveznosti, vključno z večletnim amortizacijskim načrtom.

Prosilec lahko v tem primeru zahteva podrobno opredelitev karakteristik zmogljivosti – vključno s pogostnostjo, obsegom in kakovostjo vlakovnih poti – ki mu bodo zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. Upravljavec infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot je prag kvote iz člena 27.

Začetna okvirna pogodba se lahko od 1. januarja 2010 sklepa za obdobje 5 let z možnostjo enkratnega podaljšanja, in sicer na podlagi karakteristik zmogljivosti, ki so jih uporabljali prosilci, ki so izvajali storitve pred 1. januarjem 2010, s čimer se upoštevajo posebne naložbe ali obstoj gospodarskih pogodb. Regulatorni organ iz člena 30 odobri začetek veljavnosti takšne pogodbe.

▼B

6. Ob upoštevanju poslovne tajnosti so splošne značilnosti vsake okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani stranki.

*Člen 18***Časovni načrt postopka dodeljevanja**

1. Upravljavec železniške infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti infrastrukture upošteva časovni načrt iz Priloge III.
2. Upravljavci železniške infrastrukture se z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture, katerih mednarodne vlakovne poti morajo biti vključene v operativni vozni red, pred posvetovanjem sporazumejo o osnutku operativnega voznega reda. Spremembe se naredijo le, kadar je to nujno potrebno.

*Člen 19***Vložitev prošnje**

1. Prosilci lahko pri upravljavcu železniške infrastrukture na podlagi javnega ali zasebnega prava vložijo prošnjo za sporazum o priznavanju pravice uporabe železniške infrastrukture proti uporabniki, kakor predvideva Poglavlje II.
2. Prošnje, v povezavi z rednim operativnim voznim redom, morajo upoštevati roke iz Priloge III.
3. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, vloži prošnjo v skladu s to pogodbo.
4. Prosilci lahko zaprosijo za infrastrukturne zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje, pri enem upravljavcu železniške infrastrukture. Ta upravljavec infrastrukture lahko nato v imenu prosilca išče zmogljivosti pri drugih zadevnih upravljavcih infrastrukture.
5. Upravljavci železniške infrastrukture zagotovijo prosilcem, da lahko zaprosijo za infrastrukturne zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje, neposredno pri morebitnem skupnem organu, ki ga lahko ustanovijo upravljavci infrastrukture.

**B***Člen 20***Načrtovanje voznega reda**

1. Upravljavec železniške infrastrukture si prizadeva, kolikor je mogoče, ugoditi vsem prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti, vključno s prošnjami za vlakovne poti, ki prečkajo več kot eno omrežje, in upošteva, kolikor je mogoče, vse omejitve, s katerimi se soočajo prosilci, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.
2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko v postopkih načrtovanja in usklajevanja voznega reda daje prednost posebnim storitvam, vendar le kot predvidevata člena 22 in 24.
3. Upravljavec železniške infrastrukture se z zainteresiranimi strankami posvetuje o osnutku operativnega voznega reda in jim da na voljo najmanj en mesec, da izrazijo svoja stališča. Zainteresirane stranke so vsi tisti, ki so zaprosili za infrastrukturne zmogljivosti, kakor tudi druge stranke, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja železniških storitev v sezoni operativnega voznega reda.
4. Upravljavec železniške infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

*Člen 21***Postopek usklajevanja**

1. Kadar upravljavec železniške infrastrukture v postopku načrtovanja voznega reda, navedenega v členu 20, naleti na med seboj nezdružljive prošnje, si prizadeva za njihovo čim boljše uskladitev.
2. Kadar je potrebno usklajevanje, ima upravljavec železniške infrastrukture pravico v sprejemljivem okviru ponuditi infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zahtevanih.
3. Upravljavec železniške infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse nezdružljivosti.
4. Načela postopka usklajevanja se opredelijo v programu omrežja. Odražajo zlasti težavnost dogovarjanja o mednarodnih vlakovnih poteh in učinek, ki ga lahko ima sprememba na druge upravljavce infrastrukture.
5. Kadar prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec železniške infrastrukture prizadeva za njihovo razrešitev v okviru usklajevanja.
6. Brez poseganja v obstoječa pravna sredstva in v člen 30 je v primeru sporov glede dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti na voljo sistem za hitro reševanje teh sporov. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni.

*Člen 22***Preobremenjena infrastruktura**

1. Kadar po usklajevanju zahtevanih vlakovnih poti in po posvetovanju s prosilci ni mogoče v primernem obsegu ugoditi prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti, upravljavec infrastrukture zadevni odsek infrastrukture takoj razglasi za preobremenjenega. Enako velja za infrastrukturo, za katere zmogljivosti je očitno, da v bližnji prihodnosti ne bodo zadoščale.
2. Ko se infrastruktura razglasi za preobremenjeno, upravljavec železniške infrastrukture opravi analizo zmogljivosti po členu 25, razen če se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti po členu 26.
3. Kadar uporabnine niso bile zaračunane v skladu s členom 7(4) ali niso dosegle zadovoljivih rezultatov in je infrastruktura razglašena za

▼B

preobremenjeno, lahko upravljavec železniške infrastrukture med drugim uporabi prednostna merila za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

4. Prednostna merila upoštevajo pomembnost prevoznih storitev za družbo glede na vsako drugo storitev, ki bo zaradi tega izključena.

Za zagotovitev razvoja ustreznih prevoznih storitev v tem okviru, zlasti za izpolnitev javnih prevoznih storitev ali spodbujanje razvoja železniškega prevoza blaga, lahko države članice pod nediskriminatornimi pogoji izvedejo vse potrebne ukrepe, da se tem storitvam zagotovi prednost pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti.

Po potrebi lahko države članice upravljavcu infrastrukture dajo nadomestilo za zmanjšan prihodek zaradi potrebe, da se za določene prevozne storitve dodelijo določene zmogljivosti po prejšnjem pododstavku.

Pri tem je treba upoštevati učinek te izključitve v drugih državah članicah.

5. Pri določanju prednostnih meril se ustrezno upošteva pomembnost storitev za prevoz blaga, zlasti mednarodnega prevoza blaga.

6. Glede preobremenjene infrastrukture se postopki, po katerih se ravna, in merila, ki se uporabijo, določijo v programu omrežja.

*Člen 23***Ad hoc prošnje**

1. Na *ad hoc* prošnje za posamezne vlakovne poti upravljavec železniške infrastrukture odgovori čim hitreje, v vsakem primeru pa v petih delovnih dneh. Informacije o razpoložljivih prostih zmogljivostih so na voljo vsem prošilcem, ki bi morda želeli uporabljati te zmogljivosti.

2. Upravljavci železniške infrastrukture po potrebi preverijo potrebo po rezervnih zmogljivostih, ki bodo na voljo v okviru končnega načrtovanega operativnega voznega reda, da se jim omogoči hiter odziv na predvidljive *ad hoc* prošnje za dodelitev zmogljivosti. To velja tudi v primeru preobremenjene infrastrukture.

*Člen 24***Posebna infrastruktura**

1. Brez poseganja v odstavek 2 se infrastrukturna zmogljivost šteje kot razpoložljiva za uporabo vseh vrst prevoznih storitev, ki so v skladu z značilnostmi, potrebnimi za delovanje vlakovnih poti.

2. Kadar obstajajo ustrezne nadomestne proge, lahko upravljavec železniške infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi strankami določi, da se določene infrastrukturne zmogljivosti uporabijo za določene vrste prometa. V primeru take določitve lahko upravljavec železniške infrastrukture brez poseganja v člene 81, 82 in 86 Pogodbe da pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti tej vrsti prometa prednost.

Taka določitev ne preprečuje, da zadevno infrastrukturo uporabljajo druge vrste prometa, če so zmogljivosti na voljo in je vozni park v skladu s tehničnimi značilnostmi, potrebnimi za delovanje proge.

3. Kadar gre za določitev infrastrukture po odstavku 2, se to opiše v program omrežja.

*Člen 25***Analiza zmogljivosti**

1. Namen analize zmogljivosti je določiti omejitve infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo, da se prošnjam za dodelitev zmogljivosti primerno ugotovi, in predlagati, na kakšen način se lahko ugotovi dodatnim prošnjam. S to analizo se ugotovijo vzroki preobremenjenosti infrastrukture ter možni kratkoročni in dolgoročni ukrepi za zmanjšanje preobremenjenosti.

▼B

2. Predmet analize so infrastruktura, postopki delovanja, vrste različnih izvajanih prevoznih storitev in učinek vseh teh dejavnikov na infrastrukturno zmogljivost. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, zajemajo zlasti preusmeritev prevoznih storitev, časovne spremembe prevoznih storitev, spremembe hitrosti in izboljšave infrastrukture.

3. Analizo zmogljivosti je treba končati v šestih mesecih po razglasitvi infrastrukture za preobremenjeno.

*Člen 26***Načrt razširitve zmogljivosti**

1. V šestih mesecih po koncu analize zmogljivosti upravljavec železniške infrastrukture predloži načrt razširitve zmogljivosti.

2. Načrt razširitve zmogljivosti se izdelava po posvetovanju z uporabniki zadevne preobremenjene infrastrukture.

Načrt opisuje:

- (a) vzroke preobremenjenosti;
- (b) verjetni prihodnji razvoj prometa;
- (c) omejitve razvoja infrastrukture;
- (d) možnosti in stroški razširitve zmogljivosti, vključno z možnimi spremembami uporabnin za dostop.

Na podlagi analize stroškov in koristi možnih ukrepov načrt določa tudi ukrepe, ki se sprejmejo za razširitev infrastrukturnih zmogljivosti, vključno s časovnim načrtom za njihovo izvajanje.

Za načrt se lahko predvidi predhodno odobritev države članice.

3. Upravljavec železniške infrastrukture preneha zaračunavati vse uporabnine na podlagi člena 7(4) za uporabo železniške infrastrukture, v primeru ko:

- (a) ne izdelava načrta razširitve zmogljivosti; ali
- (b) z izvajanjem načrta ukrepanja, določenega v načrtu razširitve zmogljivosti, ne dosega napredka.

Vendar lahko z odobritvijo regulatornega organa iz člena 30 upravljavec železniške infrastrukture še naprej zaračunava uporabnine, če:

- (a) načrta razširitve zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere nima vpliva; ali
- (b) razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno sprejemljive.

*Člen 27***Uporaba vlakovnih poti**

1. Upravljavec železniške infrastrukture zlasti v primeru preobremenjene infrastrukture zahteva ukinitve vlakovne poti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od praga kvote, določene v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prevoznik nima vpliva.

2. Pri določanju prioritete v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti lahko upravljavec železniške infrastrukture v programu omrežja določi pogoje, s katerimi bo upošteval dosedanjo uporabo vlakovnih poti.



Člen 28

Infrastrukturne zmogljivosti za redno vzdrževanje

1. Zahteve za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti za namene vzdrževanja se predložijo v okviru postopka načrtovanja voznega reda.
2. Upravljavca železniške infrastrukture primerno upošteva učinek infrastrukturnih zmogljivosti, ki so rezervirane za redno vzdrževanje omrežja, na prosilce.

Člen 29

Posebni ukrepi v primeru motenj

1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče mora upravljavec infrastrukture sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdelava načrt dela v posebnih razmerah, ki vsebuje seznam različnih javnih organov, katere je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka.
2. V nujnem primeru in kadar je zaradi okvare, ki infrastrukturo začasno onespobila, nujno potrebno, je dodeljene vlakovne poti mogoče začasno odvzeti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

Upravljavca železniške infrastrukture lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.

3. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter pri nadziranju lastnega upoštevanja varnostnih standardov in predpisov.

POGLAVJE IV

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 30

Regulatorni organ

1. Brez poseganja v člen 21(6) države članice ustanovijo regulatorni organ. Ta organ, ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet, ali kateri koli drugi organ, je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali od prosilcev. ► **M3** Prav tako je funkcionalno neodvisen od vseh pristojnih organov, udeleženi v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe. ◀ Organ deluje po načelih iz tega člena, pri čemer se lahko obravnavanje pravnega sredstva in regulatorne funkcije prenesejo na ločene organe.
2. Prosilec ima pravico vložiti pravno sredstvo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca železniške infrastrukture, ali po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu v zvezi z:
 - (a) programom omrežja;
 - (b) v programu omrežja vsebovanih meril;
 - (c) postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovih rezultatov;
 - (d) ureditve zaračunavanja uporabnin;
 - (e) višine in strukture uporabnin, ki jih mora ali bi jih moral plačati;

▼M2

- (f) ureditev dostopa v skladu s členom 10 Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽¹⁾, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/xx/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti ⁽²⁾

▼B

3. Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec železniške infrastrukture, v skladu s Poglavjem II in nediskriminatorne. Pogajanja o višini uporabnin za uporabo železniške infrastrukture med prosilci in upravljavcem železniške infrastrukture so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ posreduje takoj, ko je verjetno, da bodo pogajanja kršila določbe te direktive.

4. Regulatorni organ ima pravico od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije, ki mu morajo biti predložene takoj.

5. Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh informacij.

Ne glede na odstavek 6 so odločitve regulatornega organa zavezujoče za vse stranke, ki jih odločitev zajema.

Kadar je pritožba vložena zaradi zavrnitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zaradi pogojev ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi, da odločitve upravljavca infrastrukture ni treba spreminjati, bodisi zahteva spremembo te odločitve v skladu z navodili regulatornega organa.

6. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se za odločitve regulatornega organa zagotovi možnost sodnega nadzora.

*Člen 31***Sodelovanje regulatornih organov**

Nacionalni regulatorni organi zaradi usklajevanja svojih načel odločanja v celotni Skupnosti izmenjujejo informacije o svojem delu ter o načelih in praksi odločanja. Pri tem jih podpira Komisija.

▼M2**▼B***Člen 33***Odstopanja**

1. V obdobju petih let od 15. marca 2003 naprej naslednjim državam članicam:

- Irski kot državi članici, ki se nahaja na otoku in ima železniško povezavo s samo eno državo članico,
- Združenemu kraljestvu glede Severne Irske zaradi iste značilnosti in
- Grčiji kot državi članici brez neposredne železniške povezave s katero koli drugo državo članico,

ni treba uporabljati zahtev iz:

- (a) členov 3, 4(2), 13, 14, 17, 21(4), 21(6), 22, 24(3), 25 do 28 in 30, pod pogojem, da je na pisno zahtevo prevoznikov v železniškem prometu proti odločitvam glede dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zaračunavanja uporabnine možna pritožba pri neodvisnem organu, ki odloči v dveh mesecih po predložitvi vseh ustreznih informacij in katerega odločitev je predmet sodnega nadzora, in

⁽¹⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25.

⁽²⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 4.

▼B

(b) člena 32, če zadevne železniške prevozne storitve ne sodijo na področje uporabe člena 10 Direktive 91/440/EGS.

2. Vendar kadar:

(a) več kot en prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v skladu s členom 4 Direktive 95/18/ES, ali v primeru Irske in Severne Irske prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil to licenco drugje, predloži formalno vlogo za opravljanje konkurenčnih prevoznih storitev v železniškem prometu na Irskem, v Severni Irski ali Grčiji, v te države ali iz teh držav, se bo o nadaljnji uporabi tega odstopanja odločalo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 35(2); ali

(b) prevoznik v železniškem prometu, ki opravlja prevozne storitve v železniškem prometu na Irskem, v Severni Irski ali Grčiji predloži formalno vlogo za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu na ozemlju, na ozemlje ali z ozemlja druge države članice (v primeru Irske ali Združenega kraljestva glede Severne Irske ali v primeru obeh, ozemlje druge države članice zunaj njunega ozemlja), se odstopanja iz odstavka 1 ne uporabljajo.

V enem letu od prejema odločitve iz točke (a), sprejete v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 35(2), ali uradnega obvestila o formalni vlogi, navedeni v točki (b), zadevna država članica ali zadevne države članice (Irska, Združeno kraljestvo glede Severne Irske ali Grčija) sprejmejo predpise za izvajanje členov, navedenih v odstavku 1.

3. Odstopanje iz odstavka 1 se lahko vsakokrat podaljša za največ pet let. Država članica, ki uveljavlja tako odstopanje, lahko najpozneje 12 mesecev pred datumom izteka veljavnosti odstopanja na Komisijo naslovi prošnjo za ponovno podaljšanje. Vsaka taka prošnja mora biti utemeljena. Komisija tako prošnjo preuči in sprejme odločitev v skladu s svetovalnim postopkom, navedenim v členu 35(2). Omenjeni svetovalni postopek velja za vsako odločitev v zvezi s prošnjo.

Komisija pri sprejemanju svoje odločitve upošteva vsakršen razvoj geopolitičnega položaja in trga storitev v železniškem prometu v državi članici, iz države članice ali v državo članico, ki je zaprosila za podaljšanje odstopanja.

4. Luksemburgu kot državi članici z relativno majhnim železniškim omrežjem do 31. avgusta 2004 ni treba izpolnjevati zahteve, da za pravični in enakopravni dostop do železniške infrastrukture na neodvisni organ prenese funkcije, kot predvidevata člena 4 in 14, ki države članice zavezuje, da ustanovijo neodvisne organe za opravljanje nalog iz navedenih členov.

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 34

Izvedbeni ukrepi

1. Države članice lahko predložijo Komisiji vsako vprašanje v zvezi z izvajanjem te direktive. Ustrezne odločitve se sprejmejo po svetovalnem postopku, navedenim v členu 35(2).

▼M2

2. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb v zvezi z zaračunavanjem uporabnin in dodeljevanjem zmogljivosti ter v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve v skladu s postopkom iz člena 35(2) odloči, ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

▼ B

Brez poseganja v člen 226 Pogodbe lahko vsaka država članica v roku enega meseca Svetu predloži odločitev Komisije. Svet lahko v izjemnih primerih v roku enega meseca s kvalificirano večino sprejme drugačno odločitev.

▼ M3

3. Ukrepi za spremembo nebitvenih določb te direktive v zvezi s prilagoditvijo prilog se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 35(3).

▼ B*Člen 35***Postopki v odboru**

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju njegovega člena 8.

▼ M3

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

▼ B

4. Odbor sprejme svoj poslovnik.

*Člen 36***Poročilo**

Komisija do 15. marca 2005 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive, kateremu po potrebi priloži predloge za nadaljnje ukrepanje Skupnosti.

*Člen 37***Razveljavitve**

Razveljavijo se Uredba (EGS) 2830/77, Uredba (EGS) 2183/78, Odločba 82/529/EGS, Odločba 83/418/EGS in Direktiva 95/19/ES.

*Člen 38***Izvajanje**

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje do 15. marca 2003. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

▼ M3

Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

▼ B*Člen 39***Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

*Člen 40***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

*PRILOGA I***Vsebina programa omrežja**

Program omrežja iz člena 3 vsebuje naslednje podatke:

1. Poglavje, v katerem je določena vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do zadevne infrastrukture.
2. Poglavje o načelih določanja uporabnin in o tarifah. Poglavje vsebuje ustrezne podrobnosti ureditve določanja uporabnin, kakor tudi zadostne informacije o uporabninah, ki se uporabljajo za storitve iz Priloge II, ki jih zagotavlja samo en ponudnik. Podrobno opisuje postopke, pravila in po potrebi lestvice, ki se uporabljajo za izvajanje člena 7(4) in (5) ter členov 8 in 9. Vsebuje podatke o spremembah že določenih ali predvidenih uporabnin.
3. Poglavje o načelih in merilih za dodeljevanje zmogljivosti. Poglavje opisuje splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse morebitne omejitve njene uporabe, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navaja tudi potek in roke v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki so pomembna za postopek, in zlasti:
 - (a) postopke, po katerih lahko prosilci pri upravljavcu železniške infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;
 - (b) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;
 - (c) časovni načrt postopka za vložitev prošnje in postopka dodeljevanja infrastrukture;
 - (d) načela postopka usklajevanja;
 - (e) v primeru preobremenjene infrastrukture postopke, po katerih se ravna, in merila, ki se uporabijo;
 - (f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;
 - (g) ostale pogoje, s katerimi se pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti upošteva njihova dosedanja uporaba.

V tem poglavju so podrobno navedeni ukrepi, sprejeti zaradi zagotavljanja ustreznega obravnavanja storitev v železniškem prevozu blaga, storitev v mednarodnem prometu in prošenj, vloženih po *ad hoc* postopku.

*PRILOGA II***Storitve, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu:**

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:
 - (a) obravnavo prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
 - (b) pravico uporabe dodeljenih zmogljivosti;
 - (c) uporabo kretnic in vozlišč omrežja;
 - (d) vodenje vlakovnega prometa, vključno s signalizacijo, urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;
 - (e) vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.
2. Dostop po tirih do objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, in zagotavljanje storitev obsega:
 - (a) uporabo električnega napajalnega sistema za vlečni tok, če je na voljo;
 - (b) naprave za oskrbo z gorivom;
 - (c) potniške postaje, njihove objekte in druge naprave;
 - (d) tovarne terminale;
 - (e) ranžirne postaje;
 - (f) naprave za sestavo vlakov;
 - (g) odstavne tire;
 - (h) naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave.
3. Dodatne storitve lahko zajemajo:
 - (a) vlečni tok;
 - (b) vnaprejšnje ogrevanje potniških vlakov;
 - (c) oskrbo z gorivom, ranžiranje in vse druge storitve, ki jih zagotavljajo prej navedeni objekti za dostop do prevoznih storitev;
 - (d) posebne pogodbe za:
 - nadzor prevoza nevarnega blaga,
 - pomoč pri vožnji posebnih vlakov.
4. Pomožne storitve lahko obsegajo:
 - (a) dostop do telekomunikacijskega omrežja;
 - (b) zagotavljanje dodatnih informacij;
 - (c) tehnično inšpekcijo voznega parka.

▼B*PRILOGA III***Časovni načrt postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti**

1. Operativni vozni red se določi enkrat v koledarskem letu.

▼M1

2. Menjava operativnega voznega reda se izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu decembru. Kadar se vozni red spremeni ali prilagodi po koncu zime, zlasti da se po potrebi upoštevajo spremembe voznih redov v regionalnem potniškem prometu, se sprememba izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu juniju in po potrebi tudi med tema datumoma. Upravljalci infrastrukture se lahko dogovorijo o drugačnih datumih in v tem primeru o tem obvestijo Komisijo, če to utegne vplivati na mednarodni promet.

▼B

3. Rok za vložitev prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki bodo vključene v operativni vozni red, ne sme biti daljši od 12 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda.

4. Upravljalci železniške infrastrukture najpozneje 11 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda določijočasne mednarodne vlakovne poti v sodelovanju z drugimi zadevnimi organi za dodeljevanje infrastrukture iz člena 15. Upravljalci železniške infrastrukture zagotovijo, kolikor je mogoče, da se te vlakovne poti upoštevajo v nadaljnjih postopkih.

5. Upravljavec železniške infrastrukture najpozneje štiri mesece po roku za vložitev prošenj prosilcev pripravi osnutek voznega reda.