

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 17.9.2010
COM(2010) 475 konč.

2010/0253 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

(Prenova)

SEC(2010) 1043
SEC(2010) 1042

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Kontekst

Po velikem razcvetu v 19. in prvi polovici 20. stoletja je železniški sektor začel nazadovati zaradi vse večje priljubljenosti avtomobilov in letalskega prevoza od leta 1970 dalje. Da bi ustavila to nazadovanje, je Evropska komisija sprejela številne zakonodajne ukrepe, katerih cilj je bila ponovna oživitev železnic s postopno vzpostavitvijo „enotnega evropskega železniškega območja“. Prvi železniški paket, ki ga je Komisija predložila leta 1998 in je bil sprejet konec leta 2000, je pokazal željo tako nacionalnih kot tudi evropskih oblikovalcev politike po reformi regulatornega okvira, da bi se zagotovilo povezovanje železniškega sektorja na evropski ravni in mu omogočilo, da se kar najbolje sooči s konkurenco, ki jo predstavljajo drugi načini prevoza.

Prvi železniški paket sestavljajo tri direktive:

- Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001¹, ki je spremenila že obstoječo Direktivo Sveta z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti²;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/13/ES z dne 26. februarja 2001³, ki je spremenila že obstoječo Direktivo Sveta z dne 27. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu⁴; ter
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala⁵.

Začetek veljavnosti teh direktiv leta 2003 je imel daljnosežen vpliv na način izvajanja železniškega prometa v Evropski uniji (EU). Obstajata dva ločena akterja – prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture. Prevozniki v železniškem prometu, ki so pridobili licenco v skladu z merili EU, morajo imeti možnost dostopa do železniške infrastrukture na pošten in nediskriminatoren način ter ponujati vseevropske storitve. Upravljavci železniške infrastrukture lahko zaračunavajo uporabnine za svoja omrežja in morajo zagotoviti minimalno raven storitev, vključno z dostopom do določenih objektov. Direktive opredeljujejo pravice dostopa za storitve železniškega prevoza blaga in potnikov ter nekatere zaščitne ukrepe v zvezi z upravljanjem prevoznikov v železniškem prometu, da se konkurentom zagotovi nediskriminatoren dostop do omrežja. Poleg tega

¹ UL L 75, 15.3.2001, str. 1, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 (UL L 164, 30.4.2004, str. 164), Direktivo Sveta 2006/103/ES z dne 20. novembra 2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 344), Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, 3.12.2007, str. 44) ter Aktom o pogojih pristopa Češke republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike in prilagoditvah Pogodb, na katerih temelji Evropska unija (UL L 236, 23.9.2003, str. 33).

² Direktiva Sveta 91/440/EGS (UL L 237, 24.8.1991, str. 25).

³ UL L 75, 15.3.2001, str. 26, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 (UL L 220, 21.6.2004, str. 16).

⁴ Direktiva Sveta 95/18/ES (UL L 143, 27.6.1995, str. 70).

⁵ UL L 75, 15.3.2001, str. 29, kakor je bila spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES z dne 23. oktobra 2002 (UL L 289, 26.10.2002, str. 30), Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 (UL L 164, 30.4.2004, str. 44) in Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 (UL L 315, 3.12.2007, str. 44).

direktive določajo tudi smernice za vzpostavitev neodvisnih nacionalnih regulatornih organov na področju železniškega prometa, da bi se zagotovila nediskriminatoren dostop in spremljanje konkurence na trgih storitev v železniškem prometu.

S tem novim regulatornim okvirom je železniški industriji uspelo stabilizirati obseg prevoza in v nekaterih državah članicah ponovno pridobiti tržni delež od cestnega prometa. Pred izbruhom krize se je upočasnilo tudi zmanjševanje zaposlovanja. Vendar povečanje železniškega prevoza blaga v smislu ton, prevoženih v zadnjih letih, ni bilo dovolj močno, da bi se ponovno pridobil tržni delež v višini 2,3 odstotne točke, ki je bil izgubljen med letoma 1995 in 2003. Če se bo trenutni trend nadaljeval, se skupni modalni delež železniškega prevoza blaga ne bo izboljšal. Za prevoz potnikov v železniškem prometu upad v zadnji treh desetletjih ni bil tako dramatičen kot za prevoz blaga. Delež, ki ga imajo železnice na trgu celotnega potniškega prometa, se je v EU-15 zmanjšal z 10,2 % v letu 1970 na 6,1 % v letu 2003 (glede na potniške kilometre). V EU-27 se je delež prevoza potnikov v železniškem prometu zmanjšal s 6,6 % v letu 1995 na 5,9 % v letu 2003. Od takrat se je nekoliko izboljšal in stabiliziral.

Trenutne gospodarske razmere še poslabšujejo slabe rezultate trga storitev v železniškem prometu. Dejavnosti na področju storitev prevoza blaga (vključno z železniškim) so nedavno doživele velik padec (med 20 % in 50 %, odvisno od tržnega dela), upočasnile pa so se tudi dejavnosti na področju prevoza potnikov. Zainteresirane strani so opozorile, da naložbe v skladu z nacionalnimi načrti oživitve niso tako hitre, kot se je upalo, in da se lahko pričakuje veliko zmanjšanje števila delovnih mest, predvsem v sektorju prevoza blaga.

1.2. Problemi, ki jih je treba obravnavati

Razvoj železniškega sektorja in njegovo sposobnost konkurirati z drugimi načini prevoza še vedno ovirajo resno problemi, povezani z (a) neustreznim financiranjem in določanjem cen infrastrukture, (b) stalnimi ovirami konkurenčnosti in (b) pomanjkanjem ustreznega regulatornega nadzora.

- (a) Višina naložb v razvoj in vzdrževanje železniške infrastrukture ostaja v velikem številu držav članic nezadostna. V številnih primerih se kakovost obstoječe infrastrukture še vedno znižuje. Premajhne naložbe, ki so bile opažene na nacionalni ravni, so delno posledica odsotnosti jasnih naložbenih načrtov in dolgoročnih strategij. Slabo vzdrževanje, počasno posodabljanje in vse več ozkih grl v omrežju neposredno vplivajo na prevoznike v železniškem prometu, saj ne morejo slediti drugim načinom prevoza in privabljati naložb. Zaradi neustrezne višine in strukture uporabnin za dostop do infrastrukture so v številnih državah članicah težave še večje.
- (b) Konkurenčnost med prevozniki v železniškem prometu omejujejo številni dejavniki. Nezadostna preglednost tržnih pogojev in slabo delujoč institucionalni okvir novim prevoznikom na trgu še naprej otežujeta zagotavljanje konkurenčnih storitev v železniškem prometu. Drug pomemben element je nenehna diskriminacija, s katero se soočajo novi prevozniki pri pridobivanju dostopa do storitev, povezanih z železnico, ki jih imajo v lasti in jih upravljajo prvotni prevozniki v železniškem prometu. Diskriminacijo pa je še vedno mogoče najti tudi v pogojih za dostop do infrastrukture (dodeljevanje vlakovnih poti in uporabnina zanje).

Zgoraj navedene probleme še povečujejo težave, s katerimi se srečujejo regulatorni organi pri izvajanju svojih nadzornih nalog, zlasti pri zagotavljanju nediskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in preverjanju, ali se načela zaračunavanja uporabnine ustrezno uporabljajo oziroma ali se v celoti upošteva ločevanje poslovnih računov. Te težave so pogosto posledica pomanjkanja ustrezno usposobljenega osebja in drugih virov. V številnih

primerih je oteževalni dejavnik nezadostna neodvisnost od upravljavcev železniške infrastrukture, prvotnega prevoznika v železniškem prometu ali ministrstva, ki izvaja pravice lastništva nad prvotnim prevoznikom.

Dosledno izvajanje obstoječe zakonodaje bo bistveno prispevalo k reševanju teh problemov. Da bi zagotovila izvajanje obstoječe zakonodaje, je Komisija zato začela postopke za ugotavljanje kršitev proti državam članicam, ki te zakonodaje niso pravilno ali popolno prenesle.

Vendar v obstoječem regulatornem okviru obstajajo pomanjkljivosti, nejasnosti in vrzeli, ki jih je treba obravnavati, da bi se v celoti uresničili prvotni cilji zakonodaje. Komisija meni, da je eden od načinov za to prenova prvega železniškega paketa.

2. CILJI PREDLOGA

2.1. Splošni cilji

Glavni cilj prometne politike Evropske unije je vzpostavitev notranjega trga z razvojem skupnih politik za spodbujanje visoke stopnje konkurenčnosti ter skladnega, uravnoveženega in trajnostnega razvoja gospodarskih dejavnosti. Predlog za prenovo prvega železniškega paketa bo z dopolnitvijo in okrepitevijo obstoječih ukrepov, ki so bili sprejeti v železniškem sektorju na ravni EU, prispeval k temu cilju, saj bo olajšal povezovanje in razvoj evropskega trga storitev v železniškem prometu.

Vzpostavitev dejanskega notranjega trga je temeljnega pomena za ponovno oživitev železniškega sektorja ter bo pomagala spodbuditi konkurenčnost storitev železniškega prevoza blaga in potnikov, s čimer se bosta povečala njihova privlačnost in modalni delež. Zaradi večje energetske učinkovitosti železniškega prevoza (zlasti v primerjavi s cestnim prevozom) bi se zaradi premika modalnega deleža s cestnega na železniški promet zmanjšale emisije CO₂ in drugih onesnaževal.

2.2. Horizontalni cilji

Cilj poenostavitve, pojasnitve in posodobitve regulatornega okolja v Evropi je v središču delovanja Komisije. Zaradi želje po uresničitvi tega medsektorskega strateškega cilja si Komisija prizadeva za sprejetje daljnosežnega načrta za boljšo zakonodajo, katerega cilj je napredek v skladu s strategijo Evropa 2020.

Pravna **poenostavitev** s konsolidacijo in združitvijo je prvi horizontalni cilj, na katerem sloni ta pobuda za prenovo. Odprava obstoječega sklicevanja na tri direktive s prestrukturiranjem in združitvijo v en sam zakonodajni akt o dostopu do železniškega prometa bi bila ključnega pomena za uresničitev tega cilja.

Poleg tega Komisija meni, da bi **pojasnitev** nekaterih določb zakonodaje o dostopu do železniškega prometa olajšala ustrezen prenos in učinkovito izvajanje prava Evropske unije v vseh državah članicah. Kot je navedeno zgoraj, so nekatere določbe prvega železniškega paketa dvoumne in načinov izvajanja ne opredeljujejo dovolj jasno.

Nazadnje je treba omeniti tudi potrebo po **posodobitvi** zakonodaje z odpravo zastarelih določb (ki so bile zgodovinsko relevantne pred popolnim odprtjem trga in so lahko povezane s tradicionalnim združevanjem prevoznikov in upravljavcev infrastrukture) in uvedbo novih določb, ki bolj ustrezajo delovanju današnjega trga (na primer v zvezi z novimi prevozniki in popolnim ali delnim lastništvom države nad infrastrukturo).

2.3. Posebni cilji

Predlagana prenova prvega železniškega paketa obsega (a) ustrezno financiranje železniške infrastrukture in zaračunavanje uporabnin zanjo, (b) pogoje za konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu in (c) organizacijske reforme, potrebne za zagotovitev ustreznega nadzora nad trgom.

- (a) Zagotovitev ustreznega, preglednega in trajnostnega financiranja infrastrukture ter lajšanje naložb prevoznikov v železniškem prometu zaradi večje predvidljivosti razvoja infrastrukture in pogojev dostopa, skupaj z ustrežnejšo višino in strukturo zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, boljšo konkurenčnostjo prevoznikov v železniškem prometu glede na druge načine prevoza in prispevanju k ponotranjenju stroškov, predstavljajo prvi cilj predlagane prenove.
- (b) Preprečevanje izkrivljanja konkurence zaradi uporabe državnih sredstev za komercialne dejavnosti, preprečevanje zbiranja poslovno občutljivih informacij s strani prvotnih prevoznikov in njihove uporabe proti možnim konkurentom, odprava navzkrižja interesov pri upravljanju z železnico povezanih storitev in povečanje njihove razpoložljivosti za nove prevoznike kot tudi povečanje preglednosti trga, da bi se zagotovila učinkovita konkurenca, predstavljajo drugi niz ciljev.
- (c) Glede regulatornega nadzora namerava predlagana prenova zagotoviti, da bodo lahko regulatorni organi zaradi večje neodvisnosti, razširjenih pristojnosti in drugih sredstev, ki jim bodo na voljo, učinkovito opravljali svoje naloge.

3. OPREDELITEV PREDLAGANIH SPREMEMB

3.1. Predhodna proučitev

Na podlagi obsežnih raziskav in ocene je Komisija opredelila vrsto ukrepov, ki bi lahko prispevali k uresničitvi vsakega od ciljev, navedenih v zgornjem oddelku. Na podlagi študij, ki so se opravljale več let⁶, in ob upoštevanju prispevkov zainteresiranih strani je Komisija pripravila 37 ukrepov. Na podlagi temeljite predhodne proučitve teh 37 ukrepov je nastal paket 26 ukrepov. Predhodna proučitev je potekala v dveh korakih – pri prvem so se upoštevali rezultati posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, pri drugem pa se je opravila neodvisna ocena ukrepov na podlagi petih meril (učinkovitost, čas izvajanja, uspešnost, upravna izvedljivost in skladnost z obstoječim pravnim okvirom).

3.2. Zunanje izvedensko mnenje in posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Po odločitvi, da se opravi ocena učinka pobude za prenovo prvega železniškega paketa, je podjetje PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) dobilo naročilo za izvedbo zunanje študije na podlagi okvirne pogodbe Generalnega direktorata za energetiko in promet TREN/A2/143-2007 glede ocene učinka in vrednotenja.

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, v katero je bilo vključenih skoraj 380 organizacij iz EU-25 (EU-27 brez Cipra in Malte, ki nimata železnic), se je izvedlo v okviru zunanje študije podjetja PWC. Zainteresirane strani se je prosilo, naj navedejo posebne ovire, ki po njihovem mnenju ovirajo popolno odprtje mednarodnega trga storitev v železniškem prometu in razvoj z železnico povezanih storitev. Poleg tega so bile zainteresirane strani pozvane, naj opredelijo

⁶ Zlasti poročilo Komisije o izvajanju prvega železniškega paketa (navedeno zgoraj), sporočilo Komisije o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu ter študije o večletnih pogodbah in z železnico povezanih storitvah.

področja zakonodajnega okvira EU, ki bi se lahko izboljšala, in dajo svoje mnenje glede možne učinkovitosti predvidenih ukrepov.

3.3. Ocena učinka

Na podlagi zgoraj navedene zunanje študije in sklepov posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je Komisija pripravila količinsko in kakovostno oceno učinka za celoten paket predhodno izbranih ukrepov. V tej oceni so se preučile tudi tiste alternativne možnosti za nove ukrepe za posodobitev obstoječega regulatornega okvira, za katere se predhodno ocena učinka ni opravila.

3.4. Subsidiarnost

Problemi, s katerimi se sooča železniški sektor, vključujejo nadnacionalne vidike, ki zahtevajo ukrepanje na ravni EU. Premajhna usklajenost v odnosih med državami članicami in drugimi akterji zmanjšuje učinkovitost mednarodnega železniškega prometa, kar povečuje tveganje premika z železniškega na cestni prevoz, ki bi povzročil večjo preobremenjenost in onesnaženost. Pojasnitev regulatornega okvira za dostop na trg železniških storitev, da bi se olajšala vstop na trg in konkurenčnost ter razvili trgi železniških storitev, vključno s tistimi, ki so povezane z opravljanjem prevoznih storitev, se lažje doseže na ravni Unije kot na ravni posameznih držav članic.

4. PRIPOMBE GLEDE GLAVNIH PREDLAGANIH SPREMENB

4.1. Ločevanje poslovnih računov (člen 6)

Novo določbo pojasnjujejo potrebno ločevanje poslovnih računov prevoznikov v železniškem prometu, da bi se zagotovila ustrezna preglednost. Uvajajo obveznost, da se računi dejavnosti, ki imajo zakonski monopol, vodijo ločeno od računov dejavnosti, za katere velja konkurenčnost. Ta zaščitni ukrep je potreben za preprečevanje izkrivljanja konkurence in preprečuje, da bi se državna sredstva, ki so namenjena neprofitnim dejavnostim, porabila za podporo komercialnim dejavnostim.

4.2. Neodvisnost bistvenih funkcij (člen 7)

Predlagano črtanje odpravlja možnost prenosa pobiranja uporabnin za železniško infrastrukturo na prevoznike v železniškem prometu. Ta ukrep bi prispeval k lojalni konkurenci, saj bi nekaterim (prvotnim) prevoznikom v železniškem prometu preprečil pridobitev dostopa do poslovno občutljivih informacij o specifikacijah vlakovne poti na računih konkurenčnih (novih) prevoznikov v železniškem prometu. Zagotavlja tudi dodatno spodbudo za trdno in nediskriminatorno finančno upravljanje infrastrukture.

4.3. Strategija razvoja železniške infrastrukture (člen 8)

V skladu s tem členom bodo morale države članice objaviti srednje- do dolgoročne strategije razvoja železniškega sektorja, ki jim bodo omogočale doseg prihodnjih potreb mobilnosti ter ki bodo temeljile na trdnem in trajnostnem financiranju železniškega sistema. To bo spodbujalo dolgoročne naložbe za celotno življenjsko obdobje, na katerih temelji železniška industrija. Dolgoročne zaveze so potrebne za pritegnitev novih akterjev na trg in razvoj novih storitev.

4.4. Z železnico povezane storitve (člen 13)

Predlagane spremembe so povezane s posodobitvijo z železnico povezanih storitev in so dvojne.

Prvič, zaradi preprečitve navzkrižja interesov med ponudniki z železnico povezanih storitev ali lastniki objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, na eni strani in prvotnimi

prevozniki v železniškem prometu na drugi strani, se uvedejo zahteve po neodvisnosti (npr. pravna, organizacijska neodvisnost in neodvisnost pri sprejemanju odločitev) za upravljanje objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, in opravljanje prevoznih storitev. Ta ukrep bo prispeval k zagotovitvi nediskriminatornega dostopa do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev.

Drugi ukrep, predlagan v členu 13, je uvedba določb po načelu „uporabi ali izgubi“ za upravljanje z železnico povezanih objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev. Če se objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ne uporablja, mora njegov lastnik zagotoviti, da je na voljo drugi zainteresirani strani (na podlagi najemne ali zakupne pogodbe). Ta ukrep povečuje razpoložljivost na trgu objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev tako, da se preprečijo težave, ki bi lahko nastale zaradi umetne preobremenjenosti.

4.5. Čezmejni sporazumi (člen 14)

Predlagane določbe pojasnjujejo splošna načela, ki se uporabljajo pri čezmejnih sporazumih med prevozniki v železniškem prometu, med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami. Določbe vsebujejo tudi zahteve za uradno obvestilo in postopke za sodelovanje, ki Komisiji omogočajo, da zagotovi skladnost sporazumov s pravom Evropske unije.

4.6. Spremljanje trga (člen 15)

Cilj je pojasniti, da bodo naloge Komisije v okviru spremljanja trga zajemale na primer naložbe v železniško infrastrukturo, gibanje cen in kakovost železniških prevoznih storitev ter obveznosti javne službe za prevoz potnikov v železniškem prometu, ter da morajo države članice ustrezne podatke predložiti v skladu z novo prilogo IV. Ta ukrep bo pomagal opredeliti ozka grla na trgu storitev.

4.7. Objava programa omrežja (člen 27)

Predlagane določbe pojasnjujejo, kako in s katerimi sredstvi morajo upravljavci železniške infrastrukture objavljati programe omrežja. Objava programov omrežja v dodatnem uradnem jeziku EU in v elektronski obliki na portalu Evropske agencije za železnice (ERA) bo povečala dostopnost programov omrežja in tako izboljšala preglednost.

4.8. Informacije v zvezi s sistemi zaračunavanja (člen 29)

Za povečanje preglednosti pri uporabi državnih sredstev se predlaga, da države članice v programih omrežja objavijo okvire za zaračunavanje.

4.9. Pogodbe med pristojnimi organi in upravljavci železniške infrastrukture (člen 30)

V predlaganih spremembah so podrobno opisani postopki za razvoj in upravljanje pogodbenih sporazumov med nacionalnimi pristojnimi organi in upravljavci železniške infrastrukture v zvezi s stroški infrastrukture in uporabniki za dostop. Regulatorni organ mora zlasti oceniti, ali so predvidena srednje- do dolgoročna proračunska sredstva ustrezna za doseg rezultata v zvezi z infrastrukturo v zadevnem obdobju (ciljni rezultati). Neodvisna ocena lahko prispeva k zmanjšanju tveganja, da bi prvotni prevozniki v železniškem prometu uporabljali svojo politično moč za vplivanje na sporazume.

4.10. Načela zaračunavanja uporabnin (člen 31)

Vsebina člena 31 se spremeni tako, da se uvedeta dva ločena ukrepa:

Prvi je povezan z diferenciacijo uporabnin za dostop po tirih glede na značilnosti emisij hrupa, ki ga povzročajo vozna sredstva, iz katerih je sestavljen vlak. To bo nedvomna spodbuda za posodobitev infrastrukture in zlasti za naložbe v bolj trajnostne železniške tehnologije.

Za izboljšanje preglednosti uporabnin je jasno navedeno, da morajo ponudniki storitev zagotoviti tudi informacije o uporabninah za z železnico povezane storitve, upravljavci infrastrukture pa jih morajo objaviti v svojih programih omrežja.

4.11. Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin (člen 32)

Za povečanje usklajenosti nacionalnih ureditev zaračunavanja za dostop po tirih se predlaga uvedba skupnih načel za določitev „tržnih delov“, za katere bi lahko uvedli pribitke. Zadevna merila so določena v odstavku 3 Priloge VIII.

Za skrajšanje prehodnega obdobja, v katerem bi bile proge opremljene tako z nacionalnimi sistemi signalizacije kot z Evropskim sistemom vodenja vlakov (ECTS), in posledično za zmanjšanje stroškov vzdrževanja infrastrukture se predlaga znižanje uporabnin za dostop do infrastrukture pri vlakih, opremljenih z ECTS.

4.12. Sodelovanje med upravljavci infrastrukture (člen 37)

Glede dodelitve infrastrukturne zmogljivosti po členu 40, novi člen 37 predlaga uvedbo novih ukrepov, ki bi zagotovili sodelovanje med upravljavci infrastrukture pri določanju sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju.

4.13. Regulatorni organi (člen 55)

Predlaga se posodobitev določb o neodvisnosti regulatornih organov, in sicer z jasno navedbo, da morajo biti neodvisni od katerega koli drugega javnega organa. Zagotovitev neodvisnosti regulatornih organov, zlasti od javnega organa, ki izvaja pravice lastništva nad prvotnim prevoznikom v železniškem prometu, bo zmanjšala možnosti za nastanek navzkrižij interesov ter tako okrepila sposobnost nadzora in verodostojnost.

4.14. Naloge regulatornega organa (člen 56)

Trije ukrepi iz člena 56 razširjajo pristojnosti regulatornih organov. (1) V njihovi izrecni pristojnosti bodo odločitve v zvezi z dostopom do z železnico povezanih storitev in s tem povezanimi uporabninami, kar je bistveno za zagotavljanje vstopa na trg in poštene konkurence. (2) Za boljše ločevanje poslovnih računov, preprečevanje, da bi se državna sredstva, namenjena neprofitnim dejavnostim, porabila za podporo komercialnim dejavnostim, s čimer bi se izognili nepošteni konkurenci. Regulatorni organi bodo pristojni tudi za izvajanje revizij ali za začetek zunanjih revizij pri prevoznikih v železniškem prometu in upravljavcih infrastrukture, da se preveri spoštovanje določb o ločevanju poslovnih računov. (3) Slednjič, da se regulatornim organom omogoči učinkovitejše izvajanje svojih nalog, morajo upravljavci infrastrukture zagotoviti podatke stroškovnega računovodstva v zbirni in standardizirani obliki „finančnih izkazov za namene nadzora“.

4.15. Sodelovanje med regulatornimi organi (člen 57)

Za okrepitev čezmejnega sodelovanja in izboljšanje pogojev vstopa na trg bodo morali regulatorni organi sodelovati pri sprejemanju odločitev o vprašanih dostopa in uporabnin v zvezi z mednarodnimi storitvami. Pri tem mora postopek odločanja omogočati pravočasno izmenjavo informacij med regulatornimi organi.

4.16. Razvrščanje z železnico povezanih storitev (Priloga III)

Opredelitev uporabe električnega napajalnega sistema za vlečni tok, ki bi bila del minimalnega paketa storitev dostopa do infrastrukture, bi zagotovila, da za te storitve veljajo nediskriminatorni pogoji. Poleg tega bo obveznost ločenega prikaza stroškov uporabe električnega napajalnega sistema za vlečni tok zagotovila večjo preglednost pri stroških delovanja omrežja in tako bolj spodbujala upravljavce infrastrukture k znižanju cene uporabe infrastrukture.

4.17. Vsebina programa omrežja (Priloga VI)

Ukrepi iz Priloge VI pojasnjujejo vsebino programov omrežja za izboljšanje njihove učinkovitosti in povečanje preglednosti na trgu storitev v železniškem prometu. Nove določbe predvidevajo zlasti, da morajo upravljavci infrastrukture objaviti (1) obrazec za prošnje za dodelitev zmogljivosti, (2) podrobne informacije o postopkih za dodeljevanje na mednarodnih vlakovnih poteh, (3) informacije o zahtevkih za pridobitev licenc v železniškem prometu in varnostnih spričeval, (4) informacije o postopkih reševanja sporov in pritožbe v zvezi z dostopom na trg ter (5) informacije o dostopu do z železnico povezanih objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev (poleg informacij o tarifah, ki se že zahtevajo).

4.18. Pogodbeni sporazumi (Priloga VII)

Nova priloga VII pojasnjuje vsebino in delovanje pogodbenih sporazumov iz člena 30, da se spodbudi uvedba dolgoročnih strategij za razvoj železnic.

4.19. Stroški infrastrukture in zahteve v zvezi z uporabniki (Priloga VIII)

Za spodbuditev trdnega in trajnostnega financiranja železniških sistemov so v novi prilogi VIII pojasnjene nekatere določbe člena 31. To vključuje podrobno opredelitev (1) stroškov, ki ne smejo biti vključeni v izračun neposrednih stroškov minimalnega paketa storitev dostopa do infrastrukture in za dostop po tirih (kakor je opredeljeno v odstavkih 1 in 2 Priloge III), (2) pogojev za ločevanje uporabnikov za dostop po tirih glede na značilnosti emisij hrupa, (3) načina, kako bodo upravljavci infrastrukture opredelili tržne dele v zvezi z možnostjo uvedbe pribitkov ter (4) glavnih značilnosti in načel ureditev za izvedbo.

4.20. Finančni izkazi za namene nadzora (Priloga X)

Nova priloga X natančno opredeljuje skupno standardizirano obliko za predložitev finančnih izkazov za namene nadzora. Ta ukrep bo regulatornim organom omogočil podrobno analizo informacij, ki jih bodo predložili upravljavci infrastrukture, in jim olajšal izvajanje dejavnosti nadzora.

↓ 2004/49/ES člen 30.1
(prilagojeno)

2010/0253 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

☒ o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ☒

(Prenova)

(Besedilo velja za EGP)

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe ☒ o delovanju Evropske unije ☒ in zlasti člena ☒ 91 ☒ Pogodbe,

ob upoštevanju predloga ☒ Evropske ☒ komisije,

☒ po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom, ☒

ob upoštevanju mnenja ☒ Evropskega ☒ ekonomsko-socialnega odbora⁷

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu z ☒ rednim zakonodajnim ☒ postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓ novo

(1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti⁹, Direktiva Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu¹⁰ in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture¹¹ so bile v letih 2004 in 2007 znatno spremenjene. Ker so potrebne dodatne spremembe in ker med temi pravnimi določbami obstaja povezava, bi bilo zaradi jasnosti treba navedene direktive prenoviti in združiti v en sam akt.

⁷ UL C [...], [...], str. [...].

⁸ UL C [...], [...], str. [...].

⁹ UL L 237, 24. 8.1991, str. 25.

¹⁰ UL L 143, 27.6.1995, str. 70.

¹¹ UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 1
(prilagojeno)

- (2) Večje povezovanje prevoznega sektorja Unije je bistven element dokončne vzpostavitve notranjega trga, železnice pa so pomemben del prevoznega sektorja Unije, ki se pomika v smeri doseganja trajnostne mobilnosti .
-

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 2

- (3) Izboljšati bi bilo treba učinkovitost železniškega sistema, da bi ga vključili v konkurenčni trg, vendar ob upoštevanju posebnih značilnosti železnic.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 5
(prilagojeno)

- (4) Regionalni, mestni in primestni promet ter prevozne dejavnosti v obliki izmeničnih prevozov skozi tunel pod Rokavskim prelivom bi morale biti izključene iz področja uporabe te direktive.
-

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 3
(prilagojeno)

- (5) Države članice naj prevoznikom v železniškem prometu zagotovijo položaj neodvisnih upravljavcev, ki se obnašajo komercialno in se prilagajajo tržnim potrebam, da bi postal železniški prevoz učinkovit in konkurenčen z drugimi načini prevoza.
-

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 4
(prilagojeno)

- (6) Da bi bila zagotovljena prihodnji razvoj in učinkovito delovanje železniškega sistema bi bilo treba opravljanje prevoznih storitev ločevati od upravljanja infrastrukture. Glede na take razmere je potrebno, da se ti dve dejavnosti upravljata ločeno in vodita z ločenimi računi.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 2

- (7) Načelo svobode zagotavljanja storitev za železniški sektor bi bilo treba uporabiti ob upoštevanju posebnih značilnosti tega sektorja.
-

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 5
(prilagojeno)

- (8) Zaradi pospeševanja konkurence pri vodenju železniških storitev za izboljšanje udobja in uporabniških storitev bi morale države članice ohraniti splošno odgovornost za razvoj ustrezne železniške infrastrukture.

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 6
(prilagojeno)

- (9) Ob odsotnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov ☒ bi morale ☒ države članice po posvetovanju z upravljavcem infrastrukture določiti pravila, ki zagotavljajo, ☒ da ☒ prevozniki v železniškem prometu ☒ plačajo ☒ za uporabo železniške infrastrukture. Taka ☒ pravila ne smejo diskriminirati med ☒ prevozniki v železniškem prometu.
-

↓ 91/440/EGS uvodna izjava 7
(prilagojeno)

- (10) Države članice morajo zagotoviti, da dobijo ☒ upravljavci infrastrukture in ☒ sedanji prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zdravo finančno strukturo, ☒ pri čemer se ustrezno upoštevajo pravila Unije o državnih pomočih ☒.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 8

- (11) Za učinkovit sektor prevoza blaga, zlasti čezmejnega, je treba nujno sprejeti ukrepe za odprtje trga.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 4
(prilagojeno)

- (12) Za zagotovitev uporabe pravic dostopa do železniške infrastrukture enotno in brez razlikovanja v celotni ☒ Uniji ☒ je smiselno uvesti licenco za prevoznike v železniškem prometu.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 7
(prilagojeno)

- (13) V primerih potovanj z vmesnimi postanki ☒ bi bilo treba ☒ novim operaterjem na trgu ☒ dovoliti ☒ pobiranje in odlaganje potnikov tekom potovanja, s čimer se takšnim storitvam omogoči, da so ekonomsko sposobne preživeti, in hkrati izogne temu, da se morebitni konkurenti ne bi znašli v slabšem položaju glede na obstoječe operaterje.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 8
(prilagojeno)

- (14) Uvedba novega odprtega dostopa za mednarodne ☒ potniške ☒ storitve z vmesnimi postanki ☒ se ☒ ne bi smela uporabljati za odpiranje trga domačih storitev potniškega prometa, temveč bi se morala osredotočiti le na pomožne postanke na mednarodni progi. Glavni namen ☒ novih storitev naj bo ☒ prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri ☒ presoji ☒, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so razmerje med prometom od domačih in mednarodnih potnikov ter razmerje med obsegom prevoza domačih in mednarodnih potnikov ter

dolžino proge. ☒ Glavni namen storitve naj presoja ☒ ustrežni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani.

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 9
(prilagojeno)

- (15) Uredba (ES) št 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o storitvah javnega potniškega železniškega in cestnega prometa¹² dovoljuje državam članicam in organom lokalnih oblasti, da dodeljujejo pogodbe za opravljanje javne službe ☒, ki ☒ lahko zajemajo izključne pravice za izvajanje nekaterih storitev. Zaradi tega bi bilo torej treba zagotoviti skladnost določb te uredbe z načeli odprtja mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 10
(prilagojeno)

- (16) Odprtje mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnotežje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrežni regulatorni organ iz člena ☒ 55 ☒ te direktive, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 12
(prilagojeno)

- (17) Pri presoji, ali bi bilo lahko ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, na primer posledice za donosnost katere koli storitve, ki jo zajema pogodba za opravljanje javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil naročilo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic, ureditev izdajanja vozovnic, lokacijo in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostnost predlagane nove storitve. Države članice lahko ☒ v skladu s ☒ to presojo in odločitvijo zadevnega regulatornega organa odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa za zaproseno mednarodno storitev potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži prevozniku nove mednarodne storitve potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom ☒ Unije ☒ ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 13

- (18) Da bi izboljšali potniške storitve na progah, ki izpolnjujejo obveznosti javnih služb, se naj državam članicam omogoči, da pristojne organe za opravljanje teh storitev pooblastijo, da uvedejo dajatev od storitev potniškega prometa v skladu s pristojnostjo

¹² UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

teh organov. Z dajatvijo bi se pomagalo financirati obveznosti opravljanja javnih storitev, določenih v pogodbah za opravljanje javnih služb.

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 14

- (19) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do konflikta interesov in kakršne koli vpletenosti v dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe, ki se preučuje. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi mu omogočili presojanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 16
(prilagojeno)

- (20) Za investiranje v storitve, ki uporabljajo specializirano infrastrukturo, kot so hitre železniške povezave, potrebujejo prosilci pravno varnost zaradi obsežnosti in dolgoročnosti zadevnih naložb.
-

↓ 2007/58/ES uvodna izjava 17

- (21) Nacionalni regulatorni organi bi morali izmenjevati informacije in, kadar je to ustrezno, v posameznih primerih usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati smernice. *is compromised. They should progressively develop guidelines based on their experience.*
-

↓ novo

- (22) Za zagotovitev lojalne konkurence med prevozniki v železniškem prometu je treba opravljanje prevoznih storitev ločevati od upravljanja objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev. Glede na to je nujno, da se ti dve vrsti dejavnosti upravljata neodvisno v različnih pravnih subjektih. Taka neodvisnost ne pomeni, da je treba za vsak objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ustanoviti ločen organ ali podjetje.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 9
(prilagojeno)

- (23) Za zagotovitev zanesljivih in primernih storitev je treba poskrbeti, da prevozniki v železniškem prometu ob vsakem času izpolnjujejo nekatere zahteve v zvezi z ugledom, finančno sposobnostjo in strokovno usposobljenostjo.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 10

- (24) Za zaščito uporabnikov in tretjih oseb je pomembno zagotoviti, da so prevozniki v železniškem prometu dovolj zavarovani glede odgovornosti.

↓ 95/18/ES uvodna izjava 12
(prilagojeno)

- (25) Prevoznik v železniškem prometu ☒ bi moral tudi imeti obveznost ☒ izpolnjevati nacionalne določbe in določbe ☒ Unije ☒ o zagotavljanju železniškega prometa, uporabljene brez razlikovanja, ki prevozniku v železniškem prometu zagotavljajo popolnoma varno ☒ in ob ustreznem upoštevanju zdravstvenih in socialnih pogojev ter pravic delavcev in potrošnikov opravljati njegovo ☒ dejavnost na določenih razdaljah proge.
-

↓ 95/18/ES uvodna izjava 14
(prilagojeno)

- (26) Postopki za dodeljevanje, vzdrževanje in ☒ spreminjanje ☒ licenc za obratovanje za prevoznike v železniškem prometu bi morali ☒ biti pregledni in skladni z načelom prepovedi diskriminacije ☒.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 5
(prilagojeno)

- (27) Za zagotovitev preglednosti in enakopravnega dostopa do železniške infrastrukture ☒ in z železnico povezanih storitev ☒ vsem prevoznikom v železniškem prometu se vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa objavijo v programu omrežja.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 6

- (28) Primerna ureditev dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in konkurenca med prevozniki bosta privedli do večje uravnoveženosti med različnimi načini prevoza.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 7

- (29) Spodbujanje optimalne uporabe železniške infrastrukture bo vodilo k znižanju stroškov, ki jih za družbo predstavlja promet.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 10
(prilagojeno)

- (30) Primerna ureditev zaračunavanja za uporabo železniške infrastrukture, skupaj s primerno ureditvijo zaračunavanja za uporabo druge prometne infrastrukture in konkurenca med prevozniki ☒ naj privedeta ☒ do optimalne uravnoveženosti med različnimi načini prevoza ☒ na trajnostni podlagi ☒.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 11

- (31) 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.

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 16

- (32) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti naj omogoča lojalno konkurenco pri zagotavljanju železniških prevoznih storitev.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 12

- (33) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 13

- (34) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti prevoznikom v železniškem prometu daje jasne in dosledne spodbude, ki jih vodijo k racionalnim odločitvam.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 35

- (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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 14

- (36) Za upoštevanje potreb uporabnikov ali potencialnih uporabnikov zmogljivosti železniške infrastrukture pri njihovem načrtovanju poslovanja in potreb 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 15

- (37) Zaželeno je, da bi se prevoznike v železniškem prometu in upravljavce železniške infrastrukture spodbujalo k zmanjšanju motenj na omrežju in večanju njegove učinkovitosti.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 9

- (38) Države članice bi morale imeti možnost, da kupcem železniških prevoznih storitev omogočijo neposredno udeležbo v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 17

- (39) Pomembno je upoštevati poslovne zahteve tako prosilcev za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti kot upravljavca železniške infrastrukture.

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 18
(prilagojeno)

- (40) Pomembno je povečati prilagodljivost upravljavcev železniške infrastrukture pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, vendar naj bo to v skladu z izpolnjevanjem razumnih zahtev prosilca.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 19

- (41) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 21

- (42) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 23
(prilagojeno)

- (43) Pogosto imajo različni uporabniki in različne vrste uporabnikov tudi različen vpliv na infrastrukturne zmogljivosti, zato je treba potrebe po različnih storitvah pravilno uravnotežiti.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 24

- (44) Storitve, ki se opravljajo na podlagi pogodb z javnimi oblastmi, lahko zahtevajo sprejetje posebnih pravil, da bi za uporabnike ohranile svojo privlačnost.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 25

- (45) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 26
(prilagojeno)

- (46) Različni časovni okviri za načrtovanje vrst prometa bi morali zagotavljati, da se prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti lahko ugodi tudi še po koncu postopka načrtovanja letnega delovnega voznega reda.

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 28

- (47) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 29
(prilagojeno)

- (48) Glede na monopolni položaj upravljavcev železniške infrastrukture bi bilo treba od njih zahtevati preskus razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti in postopkov za njihovo povečanje, kadar v postopku dodeljevanja zmogljivosti ni možno zadovoljiti potreb uporabnikov.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 30

- (49) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 31

- (50) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 32

- (51) Pomembno je zmanjšati izkrivljanje konkurence, ki lahko nastane med železniškimi infrastrukturami ali med različnimi načini prevoza zaradi velikih razlik v načelih zaračunavanja uporabnine.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 33

- (52) 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 34
(prilagojeno)

- (53) Naložbe v železniško infrastrukturo so potrebne , ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture pa spodbuja upravljavce železniške infrastrukture, da ustrezne naložbe naredijo ekonomsko privlačne.

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 36

- (54) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za uporabo infrastrukture morajo upravljavci infrastrukture evidentirati in ovrednotiti svoja osnovna sredstva ter razviti jasno razumevanje stroškovnih faktorjev pri obratovanju infrastrukture.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 37

⇒ novo

- (55) Pri odločitvah na področju prevozov je zaželeno zagotoviti, da se upoštevajo zunanji stroški ⇒ in da zaračunavanje uporabnin za uporabo infrastrukture lahko prispeva k ponotranjenju zunanjih stroškov na usklajen in uravnotežen način pri vseh načinih prevoza ⇐ .
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 38

⇒ novo

- (56) Pomembno je zagotoviti, da so uporabnine za ⇒ domači in ⇐ 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.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 39

(prilagojeno)

- (57) Skupna višina pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin za uporabo infrastrukture vpliva na višino državnih prispevkov; države članice lahko določijo različno višino skupnega pokrivanja stroškov. Vendar ☒ naj ☒ vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture omogoča promet, ki lahko pokriva vsaj ☒ dodatne ☒ stroške, ki jih povzroča z uporabo železniškega omrežja.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 40

- (58) Železniška infrastruktura je naravni monopol. Zato je upravljavcem infrastrukture treba zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje svoje infrastrukture.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 41

(prilagojeno)

- (59) ☒ Razvoj železniškega prevoza bi bilo treba doseči ☒ med drugim s pomočjo razpoložljivih instrumentov ☒ Unije ☒ in brez poseganja v že postavljene prednostne naloge.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 42

(prilagojeno)

- (60) Popusti, ki se priznajo prevoznikom v železniškem prometu, morajo biti povezani z dejanskimi prihranki pri upravnih stroških ☒ , zlasti prihranki pri transakcijskih

stroških ☒. Popusti se lahko uporabljajo tudi za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukture.

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 43

- (61) Zaželeno je, da se prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem železniške infrastrukture zagotovijo spodbude za čim večje zmanjševanje motenj omrežja.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 44

- (62) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega se zahteva plačilo.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 46
(prilagojeno)

- (63) Učinkovito upravljanje ter pravična in enakopravna uporaba železniške infrastrukture zahtevata ustanovitev regulatornega organa, ki nadzoruje uporabo pravil ☒, določenih v tej direktivi, ☒ in deluje kot pritožbeni organ, ne glede na možnost sodne revizije.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 47
(prilagojeno)

- (64) Ob zagotavljanju celovitosti notranjega trga so potrebni posebni ukrepi, ki omogočajo upoštevanje določenega geopolitičnega in zemljepisnega položaja nekaterih držav članic ter posebne ☒ organiziranosti ☒ železniškega sektorja v različnih državah članicah.
-

↓ novo

- (65) Komisijo bi bilo treba pooblastiti za sprejetje prilog k tej direktivi. Ker so navedeni ukrepi splošne narave in so namenjeni spreminjanju nebistvenih elementov te direktive, jih je treba sprejeti kot delegirane akte v skladu s členom 290 Pogodbe.
-

↓ 2001/14/ES uvodna izjava 48

- (66) Ukrepi, ki so potrebni za izvajanje te direktive bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹³.
-

↓ 2001/13/ES uvodna izjava 7
(prilagojeno)

- (67) Skladno z načeli subsidiarnosti in sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe ☒ o Evropski uniji ☒ ciljev te direktive, tj. ☒ spodbujanje razvoja železnic Unije, ☒ določitev
-

¹³ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

splošnih načel za odobritev licence prevoznikom v železniškem prometu in usklajevanje ureditev v državah članicah glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter uporabnin za uporabo slednjih , države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, upoštevajoč očitno mednarodno razsežnost izdajanja takšnih licenc in delovanja pomembnih elementov železniških omrežij, in glede na potrebo zagotoviti poštene enakopravne pogoje dostopa do infrastrukture , in lahko zato cilje zaradi njihovih čeznacionalnih vidikov bolje dosega Unija . Ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje teh ciljev.

(68) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo bistveno spremembo v primerjavi s predhodnimi direktivami. Obveznost prenosa določb, ki niso vsebinsko spremenjene, izhaja iz predhodnih direktiv.

(69) Za države članice, ki železniškega sistema nimajo in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja te direktive nesorazmerna in nesmiselna. Zaradi tega bi bilo treba takšne države članice izvzeti iz te obveznosti .

(70) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje¹⁴ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Unije pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.

(71) Ta direktiva ne bi smela posegati v časovne roke, določene v delu B Priloge XI, znotraj katerih se morajo države članice uskladiti s predhodnimi direktivami –

¹⁴ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

☒ SPLOŠNE ☒ DOLOČBE

↓ 91/440/EGS člen 2(1)
(prilagojeno)

Člen 1

☒ Predmet in področje uporabe ☒

1. Ta direktiva ☒ določa: ☒

- (a) ☒ pravila, ki se uporabljajo ☒ za upravljanje železniške infrastrukture in dejavnosti železniškega prevoza, ki jih opravljajo prevozniki v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli sedež v državi članici ☒, kot je določeno v Poglavju II ☒;
-

↓ 2001/13/ES člen 1(1)
(prilagojeno)

- (b) pogoje, ki jih države članice uporabljajo za ☒ izdajanje ☒, podaljšanje ali spremembo licenc za prevoznike v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli svoj sedež v ☒ Uniji kot je določeno v Poglavju III ☒;
-

↓ 2001/14/ES člen 1(1) in (2)
(prilagojeno)

- (c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in ☒ pobiranje ☒ uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ☒, kot je določeno v Poglavju IV ☒.

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

↓ Popravek, UL L 305, 6.11.1991,
str. 22 (prilagojeno)

☒ Člen 2 ☒

☒ Izvzeta iz področja uporabe ☒

1. ☒ Poglavje II ☒ se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, katerih dejavnost je omejena samo na mestni, primestni ali regionalni promet.

↓ 2001/13/ES člen 1(1)
(prilagojeno)

2. Države članice lahko iz uporabe Poglavja III izvzamejo:

↓ 2001/13/ES člen 1(1)

- (a) prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo izključno potniški prevoz v neodvisni lokalni in regionalni železniški infrastrukturi;
 - (b) prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo izključno mestni ali primestni potniški promet;
-

↓ 2001/13/ES člen 1(1)
(prilagojeno)

- (c) prevoznike v železniškem prometu , ki izvajajo izključno regionalni železniški prevoz blaga;
 - (d) prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo izključno prevoz blaga v zasebni železniški infrastrukturi, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega lastnega prevoza blaga.
-

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

3. Države članice lahko iz uporabe Poglavja IV izvzamejo:

- (a) lokalna in regionalna neodvisna omrežja, ki za potniški promet uporabljajo železniško infrastrukturo;
 - (b) omrežja, ki so namenjena samo obratovanju mestnega in primestnega železniškega potniškega prometa;
 - (c) regionalna omrežja, ki jih za regionalni promet blaga uporablja izključno železniški prevoznik, katerega odstavek 1 ne ureja, dokler drug prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;
-

↓ 2001/14/ES

- (d) zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;
-

↓ 2007/58/ES člen 2.1
(prilagojeno)

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

↓ 2001/12/ES člen 1.3
(prilagojeno)

4. ☒ Ta direktiva se ne uporablja za ☒ prevoznike v železniškem prometu, ki zagotavljajo izključno izmenične prevoze za prevoz cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom ☒ in prevoze v obliki izmeničnih prevozov za prevoz cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom ☒, razen iz členov 6(1), 10, 11, 12 in 28.

↓ 2007/58/ES člen 1.1
(prilagojeno)

5. Države članice lahko iz uporabe členov 10, 11, 12 in 28 izključijo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko ☒ Unije ☒, pri kateri sta izhodiščni in namembni kraj zunaj ozemlja ☒ Unije ☒.

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)

Člen 3

☒ Opredelitve pojmov ☒

V tej direktivi ☒ se uporabljajo naslednje opredelitve ☒:

↓ 2001/12/ES člen 1.4(a)
(prilagojeno)

- (1) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, ki je imetnik licence na podlagi ☒ te direktive ☒, katerega glavna poslovna dejavnost je zagotavljanje prevoznih storitev za prevoz potnikov in blaga v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko;
 - (2) „upravljavec železniške infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojen(-no) zlasti za vzpostavitev ☒, upravljanje ☒ in vzdrževanje železniške infrastrukture ☒, vključno z upravljanjem prometa, krmiljenjem in usmerjanjem ter signalizacijo ☒; naloge upravljavca železniške infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem;
-

↓ 91/440/EGS člen 3
⇒ novo

- (3) „železniška infrastruktura“ pomeni vse postavke, navedene v Prilogi I.A k Uredbi Komisije (EGS) št. 2598/70 z dne 18. decembra 1970 o določitvi vsebine postavk v računovodskih obrazcih iz Priloge I k Uredbi Sveta (EGS) št. 1108/70 z dne 4. junija 1970¹⁵, ⇒ ki so zaradi jasnosti vključene v Prilogo I k tej direktivi ☒ ~~z izjemo zadnje alinee, ki se samo za namene te direktive uporablja takole: „Objekti, ki jih uporablja oddelek za infrastrukturo“;~~

¹⁵ UL L 278, 23.12.1970, str. 1.

↓ 2001/12/ES člen 1.4(b)
(prilagojeno)

- (4) „mednarodni prevoz blaga“ pomeni prevozno storitev v železniškem prometu, kadar vlak prečka najmanj eno mejo države članice; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli lahko imajo različen odhodni ali namembni kraj, če vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;
-

↓ 2007/58/ES člen 1.3

- (5) „mednarodna storitev potniškega“ prometa“ pomeni storitev potniškega prometa, v okviru katere vlak prečka najmanj eno mejo države članice, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli imajo lahko različen odhodni ali namembni kraj, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;
-

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)

- (6) „mestni in primestni promet“ pomeni prevozne storitve za zadovoljevanje prevoznih potreb mestnega središča ali urbane aglomeracije , vključno prevoznih potreb med takim središčem ali urbano aglomeracijo in okoliškimi območji;
- (7) „regionalni promet“ pomeni prevozne storitve za zadovoljevanje prevoznih potreb regije.
-

↓ 2007/58/ES člen 1.4
(prilagojeno)

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

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

- (9) „licenca“ pomeni dovoljenje, ki ga država članica izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da zagotavlja železniške prevozne storitve ; ta sposobnost je lahko omejena na zagotavljanje posebnih vrst storitev;
- (10) „licenčni organ“ pomeni organ, odgovoren za dodeljevanje licenc v državi članici .
-

↓ 2001/14/ES

- (11) „dodeljevanje“ pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti od upravljavca infrastrukture;
-

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

- (12) „prosilec“ pomeni prevoznika v železniškem prometu in druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi po Uredbi (ES) št. 1370/2007 in prevozniki tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu , ki imajo interes na

podlagi javne službe ali komercialni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti ☒;

- (13) „preobremenjena infrastruktura“ pomeni ☒ element ☒ infrastrukture, za katerega celo po uskladitvi različnih prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v določenih obdobjih ni mogoče povsem zadostiti povpraševanju po njih;
- (14) „načrt razširitve zmogljivosti“ pomeni ukrep ali vrsto ukrepov, skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki ☒ je namenjen ☒ za odpravo omejitev zmogljivosti, zaradi katerih ☒ je bil ☒ določen ☒ element ☒ razglašen za „preobremenjeno infrastrukturo“;
- (15) „usklajevanje“ pomeni postopek, po katerem ☒ upravljavec infrastrukture ☒ in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivostih;
- (16) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture 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;

↓ 2001/14/ES

- (17) „infrastrukturne zmogljivosti“ pomenijo možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del infrastrukture za določeno obdobje;

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

- (18) „omrežje“ pomeni celotno železniško infrastrukturo, ki jo upravljavec železniške infrastrukture upravlja;
- (19) „program omrežja“ pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril ☒ za ☒ ureditve zaračunavanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, ☒ vključno z ☒ dodatnimi informacijami, potrebnimi za prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
- (20) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju;

↓ 2001/14/ES

- (21) „operativni vozni red“ pomeni podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi v obdobju, za katerega velja;

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)

⊗ POGLAVJE II ⊗

⊗ RAZVOJ ŽELEZNIC UNIJE ⊗

ODDELEK 1

↓ 2001/12/ES člen 1.5

NEODVISNOST UPRAVLJANJA

↓ 2001/12/ES člen 1.6
(prilagojeno)

Člen 4

⊗ Neodvisnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture ⊗

1. Države članice glede upravljanja, vodenja in notranjega nadzora nad upravnimi, ekonomskimi in računovodskimi zadevami prevoznikom v železniškem prometu ⊗, ki so neposredno ali posredno v lasti ali pod nadzorom držav članic, ⊗ zagotovijo neodvisnost, v skladu s katero bodo razpolagali zlasti s svojim premoženjem, proračunom in računovodstvom, ki so ločeni od premoženja, proračuna in računovodstva države.
 2. Ob upoštevanju okvira in posebnih ⊗, s strani držav članic določenih ⊗ predpisov zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja zmogljivosti, je upravljavec železniške infrastrukture odgovoren za svoje lastno upravljanje, vodenje in interni nadzor.
-

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)
→₁ Popravek, UL L 305,
6.11.1991, str. 22

Člen 5

⊗ Upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu s poslovnimi načeli ⊗

1. Države članice prevoznikom v železniškem prometu omogočijo prilagoditev njihove dejavnosti trgu in opravljanje te dejavnosti, za katero so odgovorni njihovi organi upravljanja, v interesu zagotavljanja učinkovitih in ustreznih storitev z najnižjimi možnimi stroški za zahtevano kakovost storitve.

Prevozniki v železniškem prometu se vodijo v skladu z načeli, ki veljajo za gospodarske družbe ⊗, ne glede na njihovo lastništvo ⊗. To velja tudi za obveznosti izvajanja javne službe, ki ⊗ jim ⊗ jih ⊗ nalagajo države članice ⊗, in za pogodbe o izvajanju javne službe, ki jih sklenejo s pristojnimi organi države.

2. Prevozniki v železniškem prometu sprejmejo svoje poslovne načrte, skupaj z investicijskimi in finančnimi načrti. Taki načrti se pripravijo za doseganje finančnega ravnotežja prevoznika in drugih ciljev tehničnega, komercialnega in finančnega upravljanja; →₁ ☒ navajati ☒ morajo tudi sredstva za ☒ doseganje ☒ teh ciljev. ←

3. ☒ Ob upoštevanju ☒ splošnih političnih smernic, ki jih ☒ izda vsaka ☒ država ☒ članica ☒, ter nacionalnih načrtov in pogodb (ki so lahko večletni), skupaj z investicijskimi in finančnimi načrti, prevozniki v železniškem prometu zlasti svobodno:

↓ 91/440/EGS

- (a) ustanovljajo svoje notranje organizacije, brez poseganja v določbe členov 7, 29 in 39;
- (b) nadzorujejo dobavo in trženje storitev ter določajo njihovo ceno, brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1370/2007;
- (c) sprejemajo odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo;
- (d) širijo svoj tržni delež, razvijajo nove tehnologije in nove storitve ter sprejemajo inovativne tehnike vodenja;

↓ 91/440/EGS

- (e) vzpostavijo nove dejavnosti na področjih, povezanih s poslovanjem v železniškem prometu.

↓ novo

4. Če ima država članica prevoznika v železniškem prometu neposredno ali posredno v lasti ali pod nadzorom, njene pravice nadzora upravljanja ne presegajo pravic glede upravljanja, ki jih nacionalna zakonodaja o gospodarskih družbah daje delničarjem zasebnih delniških družb. Politične smernice, navedene v pododstavku 3, ki jih država lahko določi za gospodarske družbe v okviru izvajanja delničarskega nadzora, so lahko le splošne narave in ne smejo posegati v konkretne poslovne odločitve vodstva.

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)
⇒ novo

ODDELEK 2

LOČITEV UPRAVLJANJA INFRASTRUKTURE ☒ IN ☒ PREVOZNIH STORITEV ⇒ TER RAZLIČNIH VRST PREVOZNIH STORITEV MED SEBOJ ⇐

↓ 2001/12/ES člen 1.7
(prilagojeno)

Člen 6

☒ Ločevanje poslovnih računov ☒

1. Države članice ☒ zagotovijo ☒ izdelavo in objavljanje ločenih izkazov uspeha in bilance stanja, na eni strani za poslovanje prevoznikov v železniškem prometu, ki je povezano z njihovimi prevoznimi storitvami, in na drugi strani za poslovanje, povezano z upravljanjem železniške infrastrukture. Javna finančna sredstva, ki so dodeljena za eno od teh dveh področij dejavnosti, se ne ☒ prenesejo ☒ na drugo področje dejavnosti.

2. Države članice lahko tudi predvidijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega podjetja, ali da infrastrukturo ☒ in prevozne storitve ☒ ☒ upravljajo ☒ ločeni subjekti.

↓ 2001/12/ES člen 1.10
(prilagojeno)

3. ☒ Države članice zagotovijo, da se ☒ izdelajo in objavijo ☒ ločeni ☒ izkazi uspeha in bilance stanja ☒ na eni strani ☒ za poslovanje v zvezi z zagotavljanjem prevoza blaga v železniškem prometu ☒ in na drugi strani za dejavnosti, povezane z zagotavljanjem potniških prevoznih storitev ☒. ☒ Javna ☒ sredstva za dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem prevoza v železniškem prometu kot javne službe morajo biti prikazana ločeno ☒ za vsako pogodbo o javni službi ☒ v ustreznih poslovnih računih in se ne ☒ prenesejo ☒ na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršno koli drugo poslovanje.

↓ 2001/12/ES člen 1.7
(prilagojeno)
⇒ novo

4. Računovodstvo za ☒ različna ☒ področja dejavnosti ☒ iz odstavkov 1 in 3 ☒ ~~izraža takšno prepoved~~ ⇒ mora omogočati spremljanje upoštevanja prepovedi prenosa javnih finančnih sredstev, izplačanih za eno področje dejavnosti, v korist drugega področja dejavnosti ⇐.

Člen 7

☒ Neodvisnost bistvenih funkcij od upravljavca infrastrukture ☒

1. Države članice zagotovijo, da se za pravičen in enakopraven dostop do železniške infrastrukture odločilne funkcije, navedene v Prilogi II, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne zagotavljajo prevoznih storitev v železniškem prometu. Ne glede na organizacijsko strukturo je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen.

↓ novo

⇒ Priloga II se lahko glede na izkušnje spremeni v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/12/ES člen 1.7
(prilagojeno)

Vendar lahko države članice odgovornost za ☒ prispevanje k razvoju ☒ železniške infrastrukture, na primer ☒ prek ☒ naložb, vzdrževanja in financiranja, prenesejo na prevoznike v železniškem prometu ali kakšen drug organ.

4. Uporaba odstavka 3 je v skladu s členom 10 11 b predmet poročila Komisije, ki mora biti predloženo najpozneje do 15. marca 2006.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

2. Kadar je upravljavec železniške infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge iz oddelkov 3 in 4 poglavja IV prevzame organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti , ki sta pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisna od vseh prevoznikov v železniškem prometu.

↓ novo

3. Kadar se določbe oddelkov 2 in 3 poglavja IV te direktive nanašajo na bistvene naloge upravljavca infrastrukture, se razumejo, kot da glede zadevnih pristojnosti veljajo za organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

↓ 91/440/EGS

ODDELEK 3

IZBOLJŠANJE FINANČNEGA POLOŽAJA

↓ 2001/12/ES člen 1.8
(prilagojeno)
⇒ novo

Člen 8

Preudarno financiranje upravljavca infrastrukture

1. Države članice svoje nacionalne železniške infrastrukture razvijajo tako, da po potrebi upoštevajo splošne potrebe Unije. ⇒ V ta namen objavijo najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te direktive strategijo razvoja železniške infrastrukture z namenom izpolniti prihodnje potrebe po mobilnosti na podlagi preudarnega in trajnostnega financiranja železniškega sistema. Strategija se mora nanašati na obdobje najmanj petih let in mora biti obnovljiva. ⇐

2. Države članice lahko ob obveznem upoštevanju členov 93, 107 in 108 Pogodbe upravljavcu železniške infrastrukture zagotovijo finančna sredstva , ustrezna glede na njegove naloge, velikost infrastrukture in finančne potrebe, zlasti za kritje novih naložb.

3. V okviru splošne politike, ki jo določi država, ⇒ in ob upoštevanju strategije razvoja železniške infrastrukture iz odstavka 1 ⇐ upravljavec železniške infrastrukture sprejme poslovni načrt, ki vključuje naložbeni in finančni načrt. S tem načrtom se zagotovi optimalna in učinkovita uporaba ter razvoj železniške infrastrukture ob zagotavljanju finančnega ravnotežja in sredstev, ki so potrebna za doseganje teh ciljev. ⇒ Upravljavec infrastrukture zagotovi, da se s prosilci opravijo posvetovanja, preden se poslovni načrt

odobri. Regulatorni organ iz člena 55 izda nezavezujoče mnenje o tem, ali je poslovni načrt ustrezen za doseg teh ciljev. ↩

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)
⇒ novo

4. Države članice ☒ zagotovijo ☒, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v ~~primernem~~ obdobju ⇒ največ treh let ↩, najmanj uravnoteži prihodke upravljavca železniške infrastrukture iz uporabnin, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti in državnega financiranja na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi ☒, vključno s predplačili države, kjer je to primerno ☒.

↓ 2001/14/ES

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 31 in 32, od upravljavca infrastrukture zahteva, da svojo računovodsko evidenco uravnoteži brez državnega financiranja.

↓ 91/440/EGS

~~Člen 78~~

~~Upravljalce infrastrukture zaračuna uporabnino za uporabo železniške infrastrukture, ki jo upravlja, plačujejo pa jo prevozniki v železniškem prometu ki to infrastrukturo uporabljajo. Po posvetovanju z upravljavcem določijo države članice pravila za določitev te uporabnine.~~

~~Uporabnina se izračuna na tak način, da ne dopušča razlikovanja med prevozniki v železniškem prometu in lahko upošteva zlasti kilometre, sestavo vlaka in posebne zahteve dejavnikov, kot so hitrost, osna obremenitev in stopnja ali obdobje uporabe infrastrukture.~~

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)
→₁ Popravek, UL L 305,
6.11.1991, str. 22
⇒ novo

Člen 9

☒ Transparentno razdolževanje ☒

1. ⇒ Brez poseganja v pravila Unije o državni pomoči in v skladu s členi 93, 107 in 108 Pogodbe ↩ ~~Skupaj s~~ →₁ ~~sedanjimi prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom~~ ↩ vzpostavijo države članice ustrezne mehanizme, da bi pomagale zmanjšati zadolženost prevoznikov ☒ v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom ☒ do ravni, ki ne ovira zdravega finančnega vodenja, in izboljšale njihov finančni položaj.

2. ☒ Za namene iz odstavka 1 ☒ države članice zahtevajo vzpostavitev ločene enote za amortizacijo dolga v računovodskih oddelkih takih prevoznikov.

Bilanca stanja enote se lahko do popolnega plačila dolgov bremeni z vsemi posojili, ki jih ta prevoznik najame za financiranje naložb in pokritje presežnih stroškov obratovanja, ki izhajajo iz poslovanja železniškega prevoza ali upravljanja železniške infrastrukture. Dolgovi iz dejavnosti hčerinskih družb se ne ☒ upoštevajo ☒.

↓ novo

3. Odstavka 1 in 2 se ne nanašata na dolgove ali obresti na dolgove, ki so jih prevozniki v železniškem prevozu prevzeli po 15. marcu 2001 oziroma po datumu pristopa k Uniji za države članice, ki so pristopile k Uniji po 15. marcu 2001.

↓ 2001/12/ES člen 1.9

~~3. Pomoč, ki jo dodelijo države članice za odplačilo dolgov, navedenih v tem členu, se zagotovi v skladu s členi 73, 87 in 88 Pogodbe.~~

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)

ODDELEK 4

DOSTOP DO ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE ☒ IN ŽELEZNIŠKIH PREVOZNIH STORITEV ☒

↓ 2001/12/ES člen 1.11
(prilagojeno)

Člen 10

☒ Pogoji dostopa do železniške infrastrukture ☒

~~2. Prevoznikom v železniškem prometu, ki sodijo na področje uporabe člena 2 1, se na podlagi pravičnih pogojev dodeli dostop do železniške infrastrukture v drugih državah članicah za opravljanje mednarodnega kombiniranega prevoza blaga.~~

↓ 2004/51/ES člen 1.2(a)
(prilagojeno)
⇒ novo

~~3. Prevozniki v železniškem prometu iz okvira člena 2 dobijo pod pravičnimi pogoji dostop do vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga iz člena 10a in Priloge I ter najpozneje do 1. januarja 2006 do celotnega železniškega omrežja za namen opravljanja storitev pri mednarodnem prevozu blaga.~~

1. Poleg tega pPrevozniki v železniškem prometu iz okvira ☒ te direktive ☒ dobijo najpozneje do 1. januarja 2007 pod pravičnimi, ☒ nediskriminatornimi in preglednimi ☒ pogoji dostop do infrastrukture držav članic za namen opravljanja vseh vrst storitev pri železniškem prevozu blaga. ⇒ To vključuje tudi dostop do pristanišč. ⇐

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

2. Prevoznikom v železniškem prometu, ki spadajo v področje uporabe ☒ te direktive ☒, se ~~do 1. januarja 2010~~ odobri pravica dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja mednarodnih storitev potniškega prometa. Pri izvajanju mednarodnih storitev potniškega prometa imajo prevozniki v železniškem prometu pravico, da potnike pobirajo in odlagajo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici.

↓ 2007/58/ES člen 1.8

Pravica dostopa do infrastrukture držav članic, za katere delež mednarodnega prevoza potnikov z vlakom predstavlja več kot polovico realizacije potniškega prometa prevoznikov v železniškem prometu v tej državi članici, se dodeli do 31. decembra 2011.

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

O tem, ali je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah, odloči ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena ☒ 55 ☒, in sicer na zahtevo ustreznih pristojnih organov ali zainteresiranih prevoznikov v železniškem prometu.

↓ novo

Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določeni postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

☒ Člen 11 ☒

☒ Omejevanje pravice dostopa in pravice do pobiranja in odlaganja potnikov ☒

1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, ☒ določeno ☒ v členu 10, na storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki jih zajema ena ali več pogodb za opravljanje javne službe v skladu z veljavno zakonodajo ☒ Unije ☒. Takšna omejitev ☒ ne povzroča ☒ omejevanja pravice, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici, z izjemo primerov, v katerih bi izvajanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe.

2. O tem, ali bi gospodarsko ravnotežje ☒ pogodbe za opravljanje javne službe ☒ lahko bilo ogroženo, odloči zadevni regulatorni organ oziroma organi iz člena 55 na podlagi objektivne ekonomske analize in na podlagi vnaprej določenih meril ter na zahtevo ☒ katerega koli od naslednjih ☒:

↓ 2007/58/ES člen 1.8

- (a) pristojnega organa oziroma pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe;
- (b) katerega koli drugega zainteresiranega pristojnega organa, ki ima po tem členu pravico omejiti dostop;
- (c) upravljavca infrastrukture;
- (d) prevoznika v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne storitve.

Pristojni organi in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo javno službo, priskrbijo ustreznemu regulatornemu organu ali organom informacije, za katere se razumno šteje, da so potrebne za sprejetje odločitve. Regulatorni organ preuči prejete informacije in se po potrebi o njih posvetuje z vsemi ustreznimi stranmi ter jih o svoji utemeljeni odločitvi obvesti v vnaprej določenem razumnem roku, ki ne sme presegati dveh mesecev od prejema vseh potrebnih informacij.

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

3. Regulatorni organ poda utemeljitev svoje odločitve, določi rok in pogoje, v skladu s katerimi lahko kateri koli od spodaj navedenih subjektov zahteva ponovno proučitev odločitve .

↓ 2007/58/ES člen 1.8

- (a) ustrezní pristojni organ oziroma pristojni organi;
 - (b) upravljavec infrastrukture;
 - (c) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne storitve;
 - (d) prevoznik v železniškem prometu, ki je zaprosil za dostop.
-

↓ novo

4. Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določeni postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

5. Države članice lahko prav tako omejijo pravico, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji znotraj iste države članice na mednarodni potniški progi, kadar je bila izključna pravica za prevoz potnikov med omenjenimi postajami dodeljena na podlagi koncesijske pogodbe pred 4. decembrom 2007 na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Unije . Takšna omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti koncesijske pogodbe oziroma 15 let, kar od obojega nastopi prej.

~~3d. Določbe te direktive od države članice ne zahtevajo, da pred 1. januarjem 2010 odobri pravico dostopa iz odstavka 3a prevoznikom v železniškem prometu in njihovim neposrednim ali posredno nadzorovanim podružnicam, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice dostopa niso dodeljene.~~

6. Države članice zagotovijo, da je glede odločitev iz odstavkov 1, 2, 3 in 5 možen sodni nadzor.

☒ Člen 12 ☒

☒ Dajatev za železniška podjetja, ki zagotavljajo potniške prevozne storitve ☒

↓ 2007/58/ES člen 1.8

1. Brez poseganja v člen 11(2) lahko države članice pod pogoji iz tega člena pooblastijo zadevni organ, pristojen za železniški promet, da prevoznikom v železniškem prometu, ki nudijo potniške storitve, naloži dajatev za obratovanje tistih prog, ki sodijo pod pristojnost organa in povezujejo dve postaji znotraj države članice.

V takšnem primeru se prevoznikom v železniškem prometu, ki opravljajo nacionalne ali mednarodne prometne storitve prevoza potnikov v železniškem prometu, za obratovanje teh prog, ki spadajo pod pristojnost tega organa, naloži ista dajatev.

↓ 2007/58/ES člen 1.8
(prilagojeno)

2. Dajatev je nadomestilo organu za obveznosti javne službe, določene v pogodbah za opravljanje javne službe, podeljenih v skladu s pravom ☒ Unije ☒. Prihodek na podlagi take dajatve, plačan kot nadomestilo, ne ☒ presega ☒ celote ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju zadevnih obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

3. Dajatev se uvede v skladu z zakonodajo ☒ Unije ☒, zlasti ob upoštevanju načel pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti, predvsem med povprečno ceno storitve potniku in ravni dajatve. Celoten znesek vseh dajatev v skladu s tem odstavkom ne sme ogroziti ekonomske izvedljivosti preživetja storitev železniškega potniškega prometa, za katere se določijo dajatev.

↓ 2007/58/ES člen 1.8

4. Ustrezni organi hranijo potrebne podatke, ki omogočajo sledljivost izvora dajatev in njihove uporabe. Države članice te informacije posredujejo Komisiji.

↓ 2001/12/ES člen 1.11

~~4. Komisija v posameznem primeru na zahtevo države članice ali na lastno pobudo preuči uporabo in izvrševanje tega člena ter v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve in po posvetovanju z odborom, navedenim v členu 11a(2), odloči, ali se s tem povezani ukrep lahko še naprej uporablja. Komisija sporoči svojo odločitev Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.~~

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

↓ 2004/51/ES člen 1.2(c)

~~6. Dostop po tirih do terminalov, všteti opravljanje storitev v njih, in pristanišč, povezanih z železniškimi dejavnostmi iz odstavkov 1, 2 in 3, ki jih uporablja ali bi jih lahko uporabljal en ali več končnih odjemalcev, se nediskriminacijsko in pregledno zagotovi vsem prevoznikom v železniškem prometu, zahteve prevoznika v železniškem prometu pa se lahko omejijo samo, če obstajajo druge rešitve na železnici, ki so izvedljive pod tržnimi pogoji.~~

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 13

⊗ Pogoji dostopa do storitev ⊗

1. Prevozniki v železniškem prometu so brez razlikovanja upravičeni do minimalnega paketa dostopa do infrastrukture ⊗, določenega v ⊗ točki 1 Priloge III.

2. Storitve, navedene v točki 2 Priloge III, zagotavljajo ⇒ vsi upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev ⇐ 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.~~

↓ novo

Kadar upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, pripada organu ali podjetju, ki je prav tako aktiven in zavzema prevladujoč položaj na vsaj enem od trgov storitev železniškega prevoza, za katere se objekt uporablja, mora biti upravljavec organiziran tako, da je pravno, organizacijsko in glede sprejemanja odločitev neodvisen od tega organa oziroma podjetja.

Zahteve prevoznikov v železniškem prometu po dostopu do objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, se lahko zavrnejo le, če obstajajo druge gospodarsko smiselne možnosti, ki jim omogočajo, da zadevno storitev potniškega ali tovornega prevoza izvajajo na isti progi pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji. Obstoj gospodarsko smiselne možnosti mora dokazati upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev.

Ko upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, naleti na nasprotja med različnimi zahtevami, poskuša doseči najboljšo možno izpolnitev vseh zahtev. Če ni na voljo nobena gospodarsko smiselna možnost in ni mogoče izpolniti vseh zahtev po zmogljivosti za zadevni objekt na podlagi dokazanih potreb, mora regulatorni organ, naveden v členu 55, na lastno pobudo ali na podlagi pritožbe ustrezno ukrepati, da zagotovi, da se primeren del zmogljivosti nameni tistim prevoznikom v železniškem prometu, ki niso del organa ali podjetja, ki mu pripada tudi upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev. Vendar se na novo zgrajene naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave, ki so bile razvite za poseben nov železniški vozni park lahko rezervirajo za uporabo s strani enega železniškega prevoznika za obdobje petih let od začetka njihovega obratovanja.

Če se objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ni uporabljal najmanj dve leti zapored, mora njegov lastnik objaviti, da je njegovo obratovanje na voljo za zakup ali najem.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

3. Kadar upravljavec železniške infrastrukture ponudi katero koli storitev iz točke 3 Priloge III kot dodatno storitev, jo zagotovi ☒ na nediskriminatoren način ☒ ☒ vsem prevoznikom ☒ v železniškem prometu, ki zanjo zaprosijo.

↓ 2001/14/ES

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

↓ novo

5. Priloga III se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.

↓ 2001/12/ES člen 1.12

~~Člen 10a~~

~~1. Vseevropsko železniško omrežje za prevoz blaga sestavljajo naslednji elementi:~~

~~a) Železniške proge v skladu s kartami v Prilogi I.~~

~~b) Po potrebi obvozne proge, zlasti okrog preobremenjene infrastrukture v smislu Direktive 2001/14/ES. Kadar so te proge na razpolago, se v največji možni meri ohranijo celotni časi voženj.~~

~~c) Dostop po tirih do terminalov, ki služijo ali bi lahko služili več kot enemu končnemu uporabniku, in do drugih naprav in objektov, vključno z njihovimi priključnimi progami.~~

~~d) Dostop po tirih do pristanišč in iz njih, kakor jih navaja Priloga I, vključno s priključnimi progami.~~

~~2. Priključne proge iz odstavka 1(c) in (d) obsegajo 50 km na začetku in koncu poti ali 20 % dolžine poti po železniških progah iz odstavka 1(a), pri čemer se upošteva dolžina, ki je daljša.~~

~~Belgija in Luksemburg kot državi članici z relativno majhnim ali koncentriranim omrežjem lahko v prvem letu po 15. marcu 2003 omejita dolžino priključnih prog do najmanj 20 km in do konca drugega leta do najmanj 40 km.~~

ODDELEK 5**ČEZMEJNI SPORAZUMI***Člen 14***Splošna načela za čezmejne sporazume**

1. Vse določbe, vsebovane v čezmejnih sporazumih med državami članicami, ki diskriminirajo med prevozniki v železniškem prometu ali omejujejo svobodo prevoznikov v železniškem prometu, da opravljajo čezmejne storitve, se nadomestijo s tem aktom.

O teh sporazumih je treba uradno obvestiti Komisijo. Komisija prouči skladnost takih sporazumov s to direktivo in odloči v skladu s postopkom iz člena 64(2), ali se zadevni sporazumi lahko naprej uporabljajo. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

2. Brez poseganja v delitev pristojnosti med Unijo in države članice v skladu z zakonodajo Unije morajo biti pogajanja o čezmejnih sporazumih med državami članicami in tretjimi državami ter izvajanje teh sporazumov predmet postopka sodelovanja med državami članicami in Komisijo.

Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih je podrobno določen postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

ODDELEK 6**NADZORNE NALOGE KOMISIJE***Člen 15***⊠ Obseg spremljanja trga ⊠**

1. Komisija sprejme potrebne ukrepe za spremljanje tehničnih in ekonomskih pogojev ter razvoja dogodkov na trgu prevoznih storitev v evropskem železniškem prometu ~~najpozneje do 15. septembra 2001. Komisija zagotovi razpoložljivost ustreznih sredstev, ki bodo omogočila učinkovito spremljanje tega sektorja.~~

2. V tem okviru Komisija v svoje delo tesno vključi predstavnike držav članic in predstavnike zadevnih sektorjev, vključno z uporabniki, da bi bilo tako mogoče bolje spremljati razvoj železniškega sektorja in trga, ocenjevati učinek sprejetih ukrepov in analizirati vpliv načrtovanih ukrepov Komisije.

3. Komisija spremlja uporabo omrežij in razvoj okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa, zlasti zaračunavanje uporabnin, dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ~~ureditev varnosti~~ ⇒ vlaganja v železniško infrastrukturo, spreminjanje cen in kakovosti železniških

prevoznih storitev, železniške prevozne storitve na podlagi pogodb o javni službi, izdajo licenc in stopnjo usklajenosti med državami članicami . Zagotavlja aktivno sodelovanje med ustreznimi regulatornimi organi v državah članicah.

↓ 2001/12/ES člen 1.13
⇒ novo

4. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu redno poroča o:

(a) razvoju notranjega trga storitev v železniškem prometu;

↓ 2001/12/ES člen 1.13
(prilagojeno)

(b) okvirnih pogojev , tudi za storitve javnega železniškega potniškega prevoza .

↓ 2004/51/ES člen 1.3

(c) razmerah v evropskem železniškem omrežju;

↓ 2001/12/ES člen 1.13

(d) uporabi pravic dostopa do železniške infrastrukture;

(e) ovirah, ki preprečujejo večjo učinkovitost prevoznih storitev v železniškem prometu;

(f) omejitvah infrastrukture;

(g) potrebi po zakonodaji.

↓ novo

5. Za potrebe spremljanja trga s strani Komisije države članice vsako leto dostavijo informacije, navedene v Prilogi IV, in vse ostale potrebne podatke, ki jih zahteva Komisija.

Priloga IV se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.

↓ 2001/13/ES člen 1(3)
(prilagojeno)

⊗ POGLAVJE III ⊗

⊗ IZDAJA LICENCE PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU ⊗

⊗ ODDELEK 1 ⊗

⊗ ORGAN, ODGOVOREN ZA IZDAJO LICENC ⊗

Člen 16

⊗ Organ, odgovoren za izdajo železniških licenc ⊗

↓ 2001/13/ES člen 1(3)

Vsaka država članica določi organ, pristojen za izdajanje licenc in izvajanje obveznosti, ki jih nalaga to poglavje.

↓ 2001/13/ES člen 1(3)
(prilagojeno)

⊗ Tako določeni ⊗ organ sam ne ⊗ opravlja ⊗ prevoznih storitev v železniškem prometu in ⊗ je ⊗ neodvisen od ⊗ organov ali podjetij ⊗, ki takšne storitve opravljajo.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

ODDELEK 2

⊗ POGOJI ZA PRIDOBITEV LICENCE ⊗

Člen 17

⊗ Splošne zahteve ⊗

↓ 95/18/ES
⇒ novo

1. Prevoznik v železniškem prometu je upravičen, da zaprosi za licenco v državi članici, kjer ima sedež ⇒, če imajo države članice ali državljani držav članic v lasti skupno več kot 50 % tega prevoznika v železniškem prometu in ga učinkovito nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen kadar določa drugače sporazum s tretjo državo, katerega podpisnica je Evropska unija ⇐.

2. Države članice ne izdajajo licenc ali podaljšujejo njihove veljavnosti, če zahteve iz tega poglavja niso izpolnjene.

3. Prevoznik v železniškem prometu, ki izpolnjuje zahteve iz tega poglavja, je upravičen do dodelitve licence.

4. Noben prevoznik v železniškem prometu ne sme izvajati prevoznih storitev v železniškem prometu, ki jih ureja to poglavje, če ni dobil ustrezne licence za te storitve.

↓ 95/18/ES

Vendar taka licenca sama po sebi imetniku ne daje pravice dostopa do železniške infrastrukture.

↓ novo

5. Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih je podrobno določen postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega člena, vključno z uporabo skupnega obrazca za licenco. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

Člen 18

☒ Pogoji za pridobitev licence ☒

↓ 95/18/ES

Prevoznik v železniškem prometu mora pred začetkom opravljanja svojih dejavnosti biti zmožen pred licenčnim organom zadevne države članice izkazati, da bo lahko kadarkoli izpolnjeval zahteve v zvezi z ugledom, finančno sposobnostjo, strokovno usposobljenostjo in kritjem za svojo civilnopravno odgovornost, navedeno v členih 19 do 22.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

Za te namene vsak prosilec zagotovi vse ustrezne informacije.

Člen 19

☒ Zahteve v zvezi z ugledom ☒

↓ 95/18/ES

Države članice opredelijo pogoje za izpolnjevanje zahteve po ugledu, in tako zagotovijo, da prevoznik prosilec v železniškem prometu ali osebe, ki so odgovorne za njegovo vodenje::

↓ 95/18/ES člena 5 in 6

- (a) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja, vključno z gospodarskimi kaznivimi dejanji;
- (b) v njih ni bil uveden stečajni postopek;
- (c) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja po posebni prevozni zakonodaji;

↓ 2001/13/ES člen 1(5)
(prilagojeno)

- (d) ni/niso bili obsojeni resnega ali ponavljajočega se neizpolnjevanja obveznosti, ki jih določa socialna ali delovna zakonodaja, zakonodaja o varnosti pri delu in zdravstvena zakonodaja ter carinska zakonodaja, kadar želi podjetje izvajati čezmejni prevoz ☒ tovora ☒, za katerega se bodo uporabili carinski postopki.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

Člen 20

☒ **Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo** ☒

↓ 95/18/ES

Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo so izpolnjene, ko lahko prevoznik prosilec v železniškem prometu izkaže, da bo v dvanajstih mesecih lahko izpolnjeval svoje dejanske in potencialne obveznosti, ugotovljene na podlagi realističnih predvidevanj.

↓ 95/18/ES

Za te namene mora vsak prosilec dati vsaj podatke, navedene v Prilogi V.

↓ novo

⇒ Priloga V se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2004/49/ES člen 29(1)
(prilagojeno)

Člen 21

☒ **Zahteve v zvezi s strokovno usposobljenostjo** ☒

Zahteve, ki se nanašajo na strokovno usposobljenost, so izpolnjene, ko prevoznik prosilec v železniškem prometu ☒ lahko dokaže, da ☒ ima poslovodno organizacijo z znanjem ali izkušnjami, potrebnimi za varen in zanesljiv nadzor obratovanja in nadzor nad postopki, katerih vrsta je opredeljena v licenci.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

Člen 22

⊗ **Zahteve v zvezi s civilnopravno odgovornostjo** ⊗

↓ 95/18/ES
⇒ novo

⇒ Brez poseganja v poglavje III Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶, ⊗ mora biti prevoznik v železniškem prometu ustrezno zavarovan ~~ali pa sprejeti enakovredne ukrepe~~ glede odgovornosti v primeru nesreče v skladu z nacionalnim in mednarodnim pravom, še posebno v zvezi s ~~potniki, prtljago,~~ tovorom, pošto in tretjimi osebami.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

ODDELEK 3

VELJAVNOST LICENCE

Člen 23

⊗ **Prostorska in časovna veljavnosti** ⊗

↓ 2001/13/ES člen 1(4)
(prilagojeno)

1. Licenca velja na celotnem ozemlju ⊗ Unije ⊗.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

2. Licenca velja toliko časa, dokler prevoznik v železniškem prometu izpolnjuje svoje obveznosti, določene v tem poglavju. Vendar lahko licenčni organ predvidi redni pregled. ⊗ Če je tako, se pregled opravi vsaj vsakih pet let. ⊗

↓ 95/18/ES

3. V sami licenci so lahko navedena posebna določila, ki urejajo začasni odvzem ali preklic licence.

¹⁶ UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

Člen 24

Začasna licenca, začasen odvzem in odobritev

1. Če obstaja resen dvom, ali prevoznik v železniškem prometu, ki mu je bila podeljena licenca, izpolnjuje zahteve iz oddelkov 2 in 3 tega poglavja in zlasti zahteve iz člena 18, lahko licenčni organ kadarkoli preveri, ali jih prevoznik v železniškem prometu dejansko izpolnjuje.

Kadar se licenčni organ prepriča, da prevoznik v železniškem prometu ne more več izpolnjevati zahtev, začasno odvzame ali prekliče licenco.

↓ 95/18/ES

2. Kadar je licenčni organ države članice prepričan, da gre pri prevozniku v železniškem prometu, ki mu je licenco izdal licenčni organ druge države članice, za resen dvom o izpolnjevanju zahtev iz tega poglavja, nemudoma obvesti ta organ.

3. Če je bila licenca začasno odvzeta ali preklicana zaradi neizpolnjevanja zahteve po finančni sposobnosti, licenčni organ ne glede na odstavek 1 lahko dodeli začasno licenco do reorganizacije prevoznika v železniškem prometu pod pogojem, da varnost ni ogrožena. Vendar začasna licenca ne velja več kakor šest mesecev od dneva izdaje.

↓ 95/18/ES člen 11 (prilagojeno)

4. Če prevoznik v železniškem prometu za šest mesecev preneha delovati ali v šestih mesecih od dodelitve licence ne začne delovati, lahko licenčni organ odloči, da se licenca ponovno predloži v odobritev ali začasno odvzame.

↓ 95/18/ES

V zvezi z začetkom dejavnosti lahko prevoznik v železniškem prometu zaprosi za določitev daljšega roka ob upoštevanju posebne narave storitev, ki jih opravlja.

5. Pri spremembi, ki vpliva na pravni položaj prevoznika, in še posebno pri združitvi ali prevzemu, lahko licenčni organ odloči, da je treba licenco ponovno predložiti v odobritev. Prevoznik v železniškem prometu lahko nadaljuje z delovanjem, razen če licenčni organ odloči, da je ogrožena varnost. V tem primeru je treba tako odločitev utemeljiti.

6. Ko prevoznik v železniškem prometu namerava pomembneje spremeniti ali razširiti svoje dejavnosti, je treba licenčnemu organu licenco ponovno predložiti v pregled.

↓ 95/18/ES člen 11

7. Licenčni organ ne dovoli, da prevoznik v železniškem prometu, v katerem je bil uveden stečajni ali podoben postopek, ohrani svojo licenco, če je prepričan, da v razumnem časovnem obdobju ni realističnih možnosti za zadovoljivo finančno prestrukturiranje.

↓ 2001/13/ES člen1(6)

8. Ko licenčni organ izda, začasno odvzame, prekliče ali spremeni licenco, mora ta država članica o tem takoj obvestiti Komisijo. Komisija o tem takoj obvesti druge države članice.

↓ 2001/13/ES člen 1(7)

~~Člen 12~~

~~1. Prevoznik v železniškem prometu poleg zahtev iz te direktive izpolnjuje tudi tiste določbe nacionalnih zakonov in drugih predpisov, ki so združljivi s pravom Skupnosti in se uporabljajo brez razlikovanja, zlasti:~~

~~(a) posebne tehnične in operativne zahteve za storitve v železniškem prometu;~~

~~(b) varnostne zahteve, ki veljajo za železniško osebje, železniški vozni park in notranjo organizacijo prevoznika v železniškem prometu;~~

~~(c) določbe glede zdravja, varnosti in socialnih pogojev ter glede pravic delavcev in uporabnikov;~~

~~(d) zahteve, ki se uporabljajo za vse prevoznike v zadevnem železniškem sektorju, katerih namen je ponuditi uporabnikom koristi ali varstvo.~~

~~2. Prevoznik v železniškem prometu lahko Komisiji vselej predloži vprašanje o združljivosti zahtev nacionalne zakonodaje z zakonodajo Skupnosti in tudi vprašanje, ali se takšne zahteve uporabljajo brez razlikovanja.~~

~~Če Komisija meni, da določbe te direktive niso bile izpolnjene, brez poseganja v člen 226 Pogodbe poda mnenje o pravilni razlagi te direktive.~~

~~Člen 13~~

~~Prevozniki v železniškem prometu morajo spoštovati sporazume, ki se uporabljajo v mednarodnem železniškem prometu in so veljavni v državah članicah, kjer izvajajo svojo dejavnost. Prav tako morajo upoštevati ustrezne carinske in davčne predpise.~~

↓ 95/18/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 25

⊗ Postopek za odobritev licenc ⊗

1. ⇒ Zadevni licenčni organ ⇐ ~~Država članica~~ objavi postopke za odobritev licenc in o tem obvesti ~~Komisije~~ ⇒ Evropsko agencijo za železnice ⇐.

2. Licenčni organ čim prej sprejme odločitev v zvezi s prošnjo, vendar ne pozneje kakor tri mesece potem, ko prejme vse ustrezne informacije, še posebno podatke iz Priloge V. ⊗ Licenčni organ upošteva vse razpoložljive informacije. ⊗ Odločitev se ⇒ takoj ⇐ sporoči prevozniku prosilcu v železniškem prometu. Zavrnitev mora biti obrazložena.

3. Države članice zagotovijo, da je v zvezi z odločitvami licenčnega organa možen sodni nadzor.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

POGLAVJE IV

⊗ NALOŽITEV UPORABNIN ZA UPORABO ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE IN DODELJEVANJE ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI ⊗

ODDELEK 1

⊗ SPLOŠNA NAČELA ⊗

⊗ Člen 26 ⊗

⊗ Učinkovita uporaba infrastrukturne zmogljivosti ⊗

↓ 2001/14/ES

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.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 27

Program omrežja

1. Upravljavec železniške infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi strankami ⊗, vključno z regulatornim organom iz člena 55, ⊗ izdela in objavi program omrežja, katerega je mogoče pridobiti proti plačilu ⊗ uporabnine ⊗, ki ne ⊗ presega ⊗ stroškov objave tega programa. ⇒ Program omrežja se objavi v vsaj dveh uradnih jezikih Unije. Vsebina programa omrežja je na voljo brezplačno v elektronski obliki na spletnem portalu Evropske agencije za železnice. ⇐

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

2. Program omrežja vsebuje vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu. Vsebuje informacije o pogojih dostopa do zadevne železniške infrastrukture ⇒ in do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev ⇐. Vsebino programa omrežja določa Priloga VI.

↓ novo

⇒ Priloga VI se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/14/ES

3. Program omrežja se ažurira in po potrebi spreminja.

↓ 2001/14/ES

4. Program omrežja se objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

↓ 2004/51/ES člen 1.2(b)
(prilagojeno)

☒ Člen 28 ☒

☒ Sporazumi med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture ☒

Vsak prevoznik, ki opravlja storitve pri železniškem prevozu, na podlagi javnega ali zasebnega prava sklene potrebne sporazume z upravljavcem zadevne železniške infrastrukture. Pogoji, ki urejajo te sporazume, so nediskriminacijski in pregledni v skladu z določbami iz te direktive.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

ODDELEK 2

UPORABNINE ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO ☒ IN STORITVE ☒

↓ 2001/14/ES

Člen 29

Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin

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

↓ 2001/14/ES člen 4

Države članice določijo posebna pravila za zaračunavanje uporabnin ob upoštevanju pogoja neodvisnega upravljanja ali takšna pooblastila prenesejo na upravljavca infrastrukture.

↓ novo

⇒ Države članice zagotovijo, da se okvir in pravila za zaračunavanje uporabnin objavijo v programu omrežja. ⇐

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

☒ Upravljavce železniške infrastrukture obračuna in pobira ☒ uporabnino.

2. ☒ Države članice zagotovijo, da ☒ upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo v interesu ☒ omogočanja uporabe ☒ učinkovite ☒ ureditve zaračunavanja za ☒ izvajanje železniških prevoznih storitev, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja. ☒ Upravljavci železniške infrastrukture ☒ si zlasti prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost ⇒ storitev ⇐ mednarodnega železniškega prevoza ~~blaga~~ in učinkovito uporabo ☒ železniških omrežij ☒.

↓ novo

Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev infrastruktur, katerih odločitve o zaračunavanju uporabnin vplivajo na druge infrastrukture, udeležijo usklajevanja zaračunavanja ali zaračunavanja uporabe zadevne infrastrukture na mednarodni ravni.

↓ 2001/14/ES

3. Upravljavci 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 32(2).

↓ 2001/14/ES

4. Upravljavci 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.

↓ 2001/14/ES

5. Upravljavce železniške infrastrukture ~~ali organ za zaračunavanje uporabnine~~ spoštuje poslovno tajnost informacij, ki mu jih posredujejo prosilci.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 30

Stroški infrastrukture in računovodska evidenca

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

2. Države članice zagotovijo, da se odstavek 1 izvede s pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem železniške infrastrukture, ki velja najmanj pet let in predvidi državno financiranje, ~~bodisi z uvedbo primernih ukrepov nadzora z ustreznimi pooblastili.~~

3. ~~Kadar obstaja pogodba,~~ Pogoji pogodbe in struktura plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca infrastrukture, se dogovorijo vnaprej za za celotno pogodbeno obdobje .

↓ novo

Osnovna načela in parametri takih sporazumov so določeni v Prilogi VII, ki se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.

Države članice se z zainteresiranimi strankami posvetujejo vsaj en mesec pred podpisom sporazuma, ki ga objavijo v enem mesecu po njegovi sklenitvi.

Upravljavca železniške infrastrukture zagotovi, da je njegov poslovni načrt v skladu z določbami pogodbe.

Regulatorni organ iz člena 55 oceni ustreznost predvidenega srednje- do dolgoročnega prihodka upravljavca železniške infrastrukture za uresničitev dogovorjenih ciljnih rezultatov in pripravi ustrezna priporočila vsaj mesec pred podpisom sporazuma.

Pristojni organ regulatornemu organu utemelji vsa nameravana odstopanja od teh priporočil.

4. Upravljavci železniške infrastrukture pripravijo in vzdržujejo popis premoženja, s katerim upravljajo, ki mora vsebovati njihovo trenutno vrednotenje ter podrobnosti glede odhodkov za obnovo in nadgradnjo infrastrukture.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

5. ⇒ Upravljavca železniške infrastrukture in operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, določita postopke za porazdelitev stroškov med različne ponujene storitve v skladu s Prilogo III in različne vrste železniških vozil na podlagi najboljšega razpoložljivega razumevanja stroškov in načel zaračunavanja iz člena 31. ~~⇐ Določa se postopek za porazdelitev stroškov.~~ Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta postopek se občasno ažurira , da bi bil v skladu z najboljšo mednarodno prakso.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 31

Načela zaračunavanja uporabnin

1. Uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, se plačajo upravljavcu infrastrukture oziroma operaterju objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev , ki jih uporabita za financiranje svojih dejavnosti.

2. Države članice od upravljavca infrastrukture ☒ in operaterja objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ☒ zahtevajo, da ⇒ regulatornemu organu ⇐ predložita vse potrebne informacije o zaračunanih uporabninah. V zvezi s tem morata biti upravljavec železniške infrastrukture ☒ in operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ☒ sposobna ☒ dokazati ☒ ⇒ vsakemu prevozniku v železniškem prometu ⇐, da so uporabnine za infrastrukturo ☒ in storitev ☒, ki jih dejansko zaračunata vsakemu ☒ prevozniku v železniškem prometu ☒ na podlagi členov 30 do 37, v skladu s predvidenimi postopki, pravili in po potrebi z lestvicami, določenimi v programu omrežja.

3. Brez poseganja v odstavke 4 ali 5 tega člena ali v člen 32 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 ☒, v skladu s Prilogo VIII, točko 1 ☒.

↓ novo

⇒ Priloga VIII, točka 1, se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

4. ☒ Uporabnine ☒ za infrastrukturo lahko vsebujejo dajatev za nezadostnost infrastrukturnih zmogljivosti na določenem odseku v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture.

↓ novo

5. Kadar zakonodaja Unije dovoljuje zaračunavanje uporabnin za stroške učinkov hrupa za cestni prevoz blaga, se uporabnine za uporabo infrastrukture spremenijo, da bi se upoštevali stroški učinkov hrupa, ki jih povzroči železniški promet v skladu s Prilogo VIII, točko 2.

Priloga VIII, točka 2, se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60, zlasti, da bi se navedli elementi diferenciranih uporabnin za uporabo infrastrukture.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

☒ Uporabnine ☒ za infrastrukturo se lahko spremenijo, da se upoštevajo stroški ☒ drugih ☒ vplivov na okolje, ki jih povzročata železniški promet ⇒ in niso navedeni v Prilogi VIII, točki 2 ⇐. ☒ Vsaka taka sprememba ☒ ⇒, ki lahko zagotovi ponotranjenje zunanjih stroškov emisij onesnaževalcev zraka, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, ⇐ se spreminja glede na obseg povzročenih vplivov na okolje.

Zaračunavanje ⇒ drugih ⇐ okoljskih stroškov, zaradi česar se povečajo skupni prihodki upravljavca železniške infrastrukture, je dovoljeno le, če so ti stroški ~~v primerljivi višini ⇒ dovoljeni z zakonodajo Unije ⇐ zaračunavajo tudi konkurenčnim načinom prevoza ⇒ za cestni prevoz blaga ⇐. Če ⇒ zakonodaja Unije ne dovoljuje ⇐ se primerljiva višina zaračunavanja ☒ teh ☒ okoljskih stroškov ~~drugim konkurenčnim načinom prevoza ⇒ za cestni prevoz blaga ⇐~~, takšna sprememba uporabnine ne sme povzročiti nobene spremembe v skupnih prihodkih upravljavca železniške infrastrukture.~~

Če ~~primerljiva višina~~ zaračunavanje za okoljske stroške prinaša dodatne prihodke, se države članice same odločijo o njihovi uporabi.

↓ novo

Ustrezni organi hranijo potrebne podatke, ki omogočajo sledljivost izvora zaračunavanja okoljskih stroškov in njihove uporabe. Države članice te informacije redno predložijo Komisiji.

↓ 2001/14/ES

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.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

7. Ta člen ne ureja opravljanja storitev, ki jih navaja Priloga III, točka 2. V vsakem primeru ⇒ uporabnina, ki se zaračuna za take storitve, ne presega stroškov njihovega zagotavljanja, skupaj z razumnim dobičkom ~~je pri določanju cen za storitve, navedene v Prilogi II, točki 2, treba upoštevati konkurenčnost železniškega prometa.~~

8. Kadar storitve iz Priloge III, točk 3 in 4, kot dodatne in pomožne zagotavlja en sam ponudnik, ~~je uporabnina povezana s~~ ⇒ ne presega stroškov njihovega zagotavljanja, ⇒ skupaj z razumnim dobičkom ~~ki se izračunajo na podlagi dejanske uporabe.~~

↓ 2001/14/ES

9. Stroški se lahko odmerijo zaradi zmogljivosti, uporabljenih za vzdrževanje infrastrukture. Ti stroški ne smejo presežati čiste izgube prihodka, ki jo ima upravljavec železniške infrastrukture zaradi vzdrževanja.

↓ novo

10. Operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev iz Priloge III, točk 2, 3 in 4, upravljavcu železniške infrastrukture zagotovi informacije o uporabninah, ki jih je treba vključiti v program omrežja v skladu s členom 27.

↓ 2001/14/ES

Člen 32

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.

↓ 2001/14/ES

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.

↓ novo

⇒ Ti tržni deli se vzpostavijo v skladu z merili, določenimi v Prilogi VIII, točki 3, ob upoštevanju predhodne odobritve regulatornega organa. Za tržne dele, v katerih ni prometa, pribitki niso vključeni v ureditev zaračunavanja.

Priloga VIII, točka 3, se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

2. Za posebne ☒ prihodnje ☒ investicijske projekte ali za ☒ posebne investicijske projekte ☒, ki so bili dokončani ~~največ 15 let pred začetkom veljavnosti te direktive~~ ⇐ po letu 1988 ⇐, lahko upravljavec železniške infrastrukture določi ali obdrži višje uporabnine na podlagi dolgoročnih stroškov takšnih projektov, če ti povečujejo učinkovitost ali stroškovno učinkovitost ☒, ali oboje, ☒ 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.

↓ novo

3. Vlaki, ki so opremljeni z Evropskim sistemom vodenja vlakov (ECTS) in vozijo na progah, opremljenih z nacionalnimi sistemi upravljanja in signalizacije, so upravičeni do začasnega znižanja uporabnine za infrastrukturo v skladu s Prilogo VIII, točko 5.

Priloga VIII, točka 5, se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.

↓ 2001/14/ES člen 8

4. 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.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

5. Če upravljavec železniške infrastrukture namerava spremeniti bistvene elemente sistema zaračunavanja iz odstavka 1, te spremembe objavi vsaj tri mesece pred ⇒ rokom za objavo programa omrežja v skladu s členom 27(4) ⇐.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 33

Popusti pri uporabniki

1. Brez poseganja v člene ☒ 101, 102, 106 in 107 ☒ Pogodbe in ne glede na ☒ načelo neposrednih stroškov iz ☒ člena 31(3) te direktive je vsak popust pri uporabniki, ki jih upravljavec železniške infrastrukture zaračuna prevozniku v železniškem prometu, v skladu z merili iz tega člena.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

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 uporabniki.

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 uporabnike, ki se zaračunajo za določen odsek železniške infrastrukture.

5. Podobni programi popustov se uporabljajo za podobne storitve. ⇒ Programi popustov se uporabljajo na nediskriminatoren način za katerega koli prevoznika v železniškem prometu. ⇐

Člen 34

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.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

2. Kadar ima ☒ prevoznik v železniškem prometu ☒, ki prejme nadomestilo, neko izključno pravico, morajo to nadomestilo spremljati primerljive koristi za uporabnike.

↓ 2001/14/ES

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 enakopravno obravnavajo.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

4. Države članice zagotovijo, da je ureditev v skladu s členi ☒ 93, 107 in 108 ☒ Pogodbe.

↓ 2001/14/ES

Člen 35

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.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

2. Osnovna načela načrta izvedbe ⇒ navedena v Prilogi VIII, točki 4 ⇐ se uporabljajo za celotno omrežje.

↓ novo

⇒ Priloga VIII, točka 4, se lahko spremeni glede na izkušnje skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/14/ES 12 (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 36

Dajatve za rezervacijo zmogljivosti

Upravljavci infrastrukture lahko naložijo primerno dajatev za zmogljivost, ki je bila ☒ dodeljena ☒, vendar ne uporabljena. Ta dajatev spodbuja učinkovito uporabo zmogljivosti. ⇒ Če obstaja več kot en prosilec za dodelitev vlakovne poti v okviru letne določitve voznega reda, se zaračuna dajatev za rezervacijo. ⇐

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

↓ novo

Člen 37

Sodelovanje glede sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju

Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili učinkovito uporabo pribitkov iz člena 32 in načrtov izvedbe iz člena 35 za promet, ki poteka preko več kot enega omrežja. Da bi se optimalno povečala konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prevoza, upravljavci železniške infrastrukture določijo ustrezne postopke, ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi.

↓ 2001/14/ES

ODDELEK 3

DODELJEVANJE INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 38

Pravice do infrastrukturnih zmogljivosti

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES

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

Upravljavec železniške infrastrukture in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, kakor določa člen 42, za uporabo zmogljivosti na zadevni železniški infrastrukturi za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

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

↓ 2007/58/ES člen 2.3
(prilagojeno)

4. Če prosilec namerava zaprositi za infrastrukturno zmogljivost, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, kakor je opredeljena v členu 2, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi lahko presodili, ali je namen mednarodne storitve prevoz potnikov med postajami v različnih državah članicah in kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvestijo vsi pristojni organi, ki so dodelili železniško storitev potniškega prometa na progi, opredeljeni v pogodbi za opravljanje javne službe, vsi drugi zainteresirani organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 9(3), ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo za opravljanje javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 39

Dodeljevanje zmogljivosti

1. Države članice lahko določijo okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ob upoštevanju pogoja neodvisnosti upravljanja iz člena 4. Določijo se posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljavec železniške infrastrukture izvaja postopke dodeljevanja zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture zlasti zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo pravično in brez razlikovanja ter v skladu z zakonodajo Unije .

↓ 2001/14/ES

~~2. Kadar je upravljavec 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.~~

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

Člen 40

Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)
⇒ novo

1. ☒ Države članice zagotovijo, da ☒ upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo v interesu doseganja učinkovitega vzpostavljanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje ⇒, tudi na podlagi okvirnih pogodb iz člena 42 ⇐. ~~Organizirajo mednarodne vlakovne poti zlasti v okviru Vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga.~~ ☒ Upravljavci železniške infrastrukture ☒ določijo ☒ ustrezne ☒ postopke ☒, ob upoštevanju pravil določenih v tej direktivi, ☒ ⇒ in ustrezno organizirajo mednarodne vlakovne poti ⇐.

⇒ Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na druge upravljavce infrastruktur, udeležijo ⇐ usklajevanja dodeljevanja ☒ ali dodeljevanja vseh ustreznih ☒ infrastrukturnih zmogljivosti na mednarodni ravni, ⇒ brez poseganja v posebna pravila v zakonodaji Unije o omrežjih, namenjenih prevozu blaga ⇐ ~~se udeležijo predstavniki upravljavcev vseh železniških infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na več kot enega drugih upravljavcev infrastrukture.~~ Po potrebi se teh postopkov lahko udeležijo tudi ustrezni predstavniki upravljavcev infrastruktur ☒ iz tretjih držav ☒.

2. Komisijo ⇒ in predstavnike regulatornih organov, ki sodelujejo v skladu s členom 57, ⇐ se obvesti in povabi, da sodelujejo ⇒ kot opazovalci na vseh sestankih, na katerih se vzpostavljajo skupna načela in prakse za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti. V primeru sistemov za dodeljevanje, ki temeljijo na IT, morajo regulatorni organi od teh sistemov dobiti dovolj informacij, da lahko izvajajo regulatorni nadzor v skladu z določbami člena 56 ⇐.

↓ 2001/14/ES

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

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

5. 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 48.

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

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 41

Prosilci

1. ☒ Prošnje ☒ za infrastrukturne zmogljivosti lahko vložijo prosilci ☒ skladno s to Direktivo ☒.

↓ 2001/14/ES

2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko prosilec 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.

↓ novo

3. Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določena merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 42

Okvirne pogodbe

1. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 Pogodbe je med upravljavcem železniške infrastrukture in prosilec mogoče skleniti okvirno pogodbo. Taka okvirna pogodba določa značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, za katere je prosilec zaprosil in ki se mu 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 55 te direktive.

↓ 2001/14/ES

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.
-

↓ 2007/58/ES člen 2.4

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 obdobje. Vsako obdobje, daljše od petih let, se utemelji z obstojem gospodarskih pogodb, posebnih naložb ali tveganj.
6. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 49, 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.

↓ 2007/58/ES člen 2.4
(prilagojeno)

☒ V teh izjemnih primerih lahko okvirna pogodba določa podrobne karakteristike zmogljivosti, ☒ ki bodo ☒ prosilcu ☒ zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. ☒ Te karakteristike lahko vključujejo pogostnost, obseg in kakovost vlakovnih poti. ☒ Upravljavec infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot je prag kvote iz člena 52.

↓ 2007/58/ES člen 2.4

Začetna okvirna pogodba se lahko od 1. januarja 2010 sklepa za obdobje pet 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 55 odobri začetek veljavnosti takšne pogodbe.

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES

Člen 43

Časovni načrt postopka dodeljevanja

1. Upravljavec železniške infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti infrastrukture upošteva časovni načrt iz Priloge IX.

↓ novo

⇒ Priloga IX se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60. ⇐

↓ 2001/14/ES

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.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 44

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 poglavje IV, oddelek 2.
2. Prošnje, v povezavi z rednim operativnim voznim redom, ☒ upoštevajo ☒ roke iz Priloge IX.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

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 ⇒, npr. sistem storitev „vse na enem mestu“ za železniške koridorje ⇐.

Člen 45

Načrtovanje voznega reda

↓ 2001/14/ES

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.

↓ 2001/14/ES člen 20

2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko v postopkih načrtovanja in usklajevanja voznega reda daje prednost posebnim storitvam, vendar le kot predvidevata člena 47 in 49.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

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, ☒ ter ☒ 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.

↓ novo

4. Upravljavec železniške infrastrukture da na zahtevo prosilcev v razumnem roku in pravočasno za postopek usklajevanja iz člena 46 brezplačno na voljo naslednje informacije v pisni obliki za pregled:

- (a) vlakovne poti, za katere prosijo vsi drugi prosilci na istih progah;
 - (b) vlakovne poti, dodeljene vsem drugim prosilcem, in prošnje za preostale vlakovne poti za vse druge prosilce na istih progah;
 - (c) vlakovne poti, dodeljene vsem drugim prosilcem na istih progah, kot v prejšnjem operativnem voznem redu;
 - (d) preostala infrastrukturna zmogljivost, ki je na voljo na zadevnih progah;
 - (e) podrobnosti glede meril, ki se uporabljajo v postopku dodeljevanja zmogljivosti.
-

↓ 2001/14/ES

5. Upravljavec železniške infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

Člen 46

Postopek usklajevanja

↓ 2001/14/ES

1. Kadar upravljavec železniške infrastrukture v postopku načrtovanja voznega reda, navedenega v členu 45, naleti na med seboj nezdržljive prošnje, si prizadeva za njihovo čim boljše uskladitev.

↓ 2001/14/ES člen 21

2. Kadar je potrebno usklajevanje, ima upravljavec železniške infrastrukture pravico v sprejemljivem okviru ponuditi infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

3. Upravljavec železniške infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse nezdržljivosti.

4. Načela postopka usklajevanja se ☒ določijo ☒ 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 56 je v primeru sporov glede dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti na voljo sistem za hitro reševanje teh sporov. ⇒ Ta

sistem se določi v programu omrežja. ⇐ Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni.

Člen 47

Preobremenjena infrastruktura

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

1. Kadar po usklajevanju zaprošenih 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 ☒ se lahko pričakuje ☒, da v bližnji prihodnosti ne bodo zadoščale.

2. Ko se infrastruktura razglasi za preobremenjeno, upravljavec železniške infrastrukture opravi analizo zmogljivosti ☒, določeno v ☒ členu 50, razen če se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti ☒ določen v ☒ členu 51.

↓ 2001/14/ES

3. Kadar uporabnine niso bile zaračunane v skladu s členom 31(4) ali niso dosegle zadovoljivih rezultatov in je infrastruktura razglašena za 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.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

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 ☒ drugem ☒ pododstavku.

☒ Ti ukrepi in nadomestila ☒ upoštevajo učinek te izključitve v drugih državah članicah.

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

6. Glede preobremenjene infrastrukture se postopki, po katerih ☒ je treba ravnati ☒, in merila, ki ☒ jih je treba uporabiti ☒, določijo v programu omrežja.

Člen 48

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 prosilcem, 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 49

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 ☒ 101, 102 in 106 ☒ 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.

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

Člen 50

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.
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.

↓ 2001/14/ES

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

Člen 51

Načrt razširitve zmogljivosti

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

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

Načrt opisuje:

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

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

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

Za načrt se lahko predvidi predhodno odobritev države članice. ⇒ Regulatorni organ iz člena 55 lahko da mnenje o primernosti ukrepov, določenih v načrtu. ⇐

3. Upravljavec železniške infrastrukture preneha zaračunavati vse uporabnine na podlagi člena 31(4) za uporabo železniške infrastrukture, v primeru ko:

- (a) ne izdela načrta razširitve zmogljivosti; ali
- (b) z izvajanjem ukrepov , določenih v načrtu razširitve zmogljivosti, ne dosega napredka.

Vendar lahko z odobritvijo regulatornega organa iz člena 55 upravljavec železniške infrastrukture še naprej zaračunava uporabnine, če:

- (a) načrta razširitve zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere nima vpliva; ali

↓ 2001/14/ES

- (b) razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno sprejemljive.

Člen 52

Uporaba vlakovnih poti

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

Člen 53

Infrastrukturne zmogljivosti za ~~redno~~ vzdrževanje

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

3. Upravljavec železniške infrastrukture pravočasno obvesti zainteresirane stranke o izrednem vzdrževanju.

Člen 54

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 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 onesposobi, nujno potrebno, je dodeljene vlakovne poti mogoče začasno odvzeti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

Upravljavec 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.

ODDELEK 4

☒ REGULATORNI ORGAN ☒

↓ 2001/14/ES člen 30(1)
(prilagojeno)
⇒ novo
→₁ 2007/58/ES člen 2.5

Člen 55

Regulatorni organ

1. ☒ Vsaka ☒ država članica ustanovi ⇒ enotni nacionalni ☒ regulatorni organ ⇒ za železniški sektor ☒. Ta organ, ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet, ali kateri koli drugi organ, je ⇒ samostojen organ, ki je organizacijsko, funkcionalno, hierarhično in pri odločanju pravno ločen ter neodvisen od katerega koli drugega javnega organa. Poleg tega je tudi ☒ organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali od prosilcev. →₁ Prav tako je funkcionalno neodvisen od vseh pristojnih organov, udeleženih 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.

↓ novo

2. Države članice lahko ustanovijo regulatorne organe, ki so pristojni za številne regulirane sektorje, če ti integrirani regulatorni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1.

3. Predsednik in upravni odbor regulatornega organa za železniški sektor se imenujeta za določeno obdobje, ki se lahko obnavi, v skladu z jasnimi pravili, ki zagotavljajo neodvisnost. Izbereta se med osebami, ki tri leta pred imenovanjem in v času mandata niso imele poklicne funkcije ali odgovornosti oziroma interesa ali poslovne povezave, tako neposredne kot tudi posredne, z reguliranimi prevozniki ali subjekti v železniškem prometu. Po koncu mandata vsaj tri leta ne smeta imeti poklicne funkcije ali odgovornosti oziroma interesa ali poslovne povezave s katerim koli reguliranim prevoznikom ali subjektom v železniškem prometu. Imata polna pooblastila glede zaposlovanja in vodenja osebja regulatornega organa.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)
⇒ novo

☒ Člen 56 ☒

☒ Naloge regulatornega organa ☒

1. ☒ Brez poseganja v člen 46(6) ☒ ima prosilec 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 ⇨ ali operaterja objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ⇩ v zvezi z:

↓ 2001/14/ES

(a) programom omrežja;

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

(b) v programu omrežja ☒ določenimi ☒ merili;

↓ 2001/14/ES

(c) postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;

(d) ureditvijo zaračunavanja uporabnin;

↓ 2001/14/ES

(e) višino in strukturo uporabnin, ki jih mora ali bi jih moral plačati;

↓ 2004/49/ES člen 30.2

(f) ureditvijo dostopa v skladu s členi 10, 11 in 12;

↓ novo

(g) dostopom do storitev in njihovim zaračunavanjem v skladu s členom 13.

2. Regulatorni organ je pooblaščen tudi za spremljanje konkurence na trgih železniških prevoznih storitev ter pregled točk (a) do (g) odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije med prosilci. Zlasti mora preveriti, če program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu železniške infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo med prosilci. Regulatorni organ mora imeti ustrezne organizacijske sposobnosti za opravljanje teh nalog.

↓ 2001/12/ES člen 1.11

~~7. Brez poseganja v predpise Skupnosti in nacionalne predpise v zvezi s politiko konkurence ter brez poseganja v pristojne institucije na tem področju, konkurenceno na trgih železniških prevoznih storitev, vključno s trgov železniškega prevoza blaga spremlja regulatorni organ, ustanovljen po členu 30 Direktive 2001/14/ES, ali katerikoli drugi organ z enako stopnjo neodvisnosti.~~

~~Ta organ se ustanovi v skladu z določbami člena 30(1) navedene direktive. Vsak prosilec ali zainteresirana stranka lahko pri tem organu vloži pritožbo, če meni, da je bil(-a) nepravilno obravnavan(-a), diskriminiran(-a) ali kako drugače oškodovan(-a). Regulatorni organ na podlagi pritožbe in po potrebi na lastno pobudo čim prej odloči o primernih ukrepih za odpravo nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih. Za zagotovitev potrebnih možnosti sodnega nadzora in potrebnega sodelovanja med nacionalnimi regulatornimi organi se v tem kontekstu uporabljata člena 30(6) in 31 navedene direktive.~~

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

3. Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec železniške infrastrukture, v skladu s poglavjem IV, oddelkom 2, 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 tega poglavja.

4. Regulatorni organ ima pravico od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije. ☒ Zadevne informacije ☒ mu morajo biti predložene takoj. ⇒ Regulatornemu organu se omogoči, da takšne zahteve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vsebujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje naloge pravnega sredstva ter naloge spremljanja konkurence na trgih železniških prevoznih storitev v skladu z odstavkom 2. Sem spadajo podatki, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga. ⇐

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

5. Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh informacij. ⇒ Po potrebi in na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih za odpravo nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju točk (a) do (g) odstavka 1. ⇐

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

Odločitve regulatornega organa so zavezujoče za vse stranke, ki jih odločitev zajema ⇒ in niso pod nadzorom druge upravne instance. Regulatornemu organu se mora omogočiti, da takšne odločitve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi. ⇐

↓ 2001/14/ES

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.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

6. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se za odločitve regulatornega organa zagotovi možnost sodnega nadzora. ⇒ Pravno sredstvo lahko zadrži odločitev regulatornega organa le, če sodišče, pri katerem je pravno sredstvo vloženo, odloči, da lahko takojšnji učinek odločitve regulatornega organa prosilcu povzroči nepopravljivo škodo. ⇐

↓ novo

7. Države članice zagotovijo, da regulatorni organ objavi informacije o razrešitvi nezdržljivosti in pravnih sredstvih v zvezi z odločitvami upravljavcev železniške infrastrukture ter izvajalcev storitev, ki so navedeni v Prilogi III.

8. Regulatorni organ je pooblaščen, da opravlja revizijo ali začne zunanjo revizijo z upravljavci železniške infrastrukture in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril izpolnjevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6.

Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture ter vsi prevozniki ali drugi subjekti, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja železniških infrastruktur, kot je določeno v členu 6(1) in (2), regulatornemu organu predložijo podrobne finančne izkaze za namene nadzora, da lahko ta izvaja svoje različne naloge. Ti finančni izkazi za namene nadzora morajo vsebovati vsaj elemente, določene v Prilogi X. Poleg tega lahko regulatorni organ na podlagi teh izkazov sprejme tudi sklepe glede problemov v zvezi z državno pomočjo in jih sporoči organom, pristojnim za njihovo reševanje.

Priloga X se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Člen 57

Sodelovanje med regulatornimi organi

1. Nacionalni regulatorni organi zaradi usklajevanja svojega odločanja v celotni Uniji izmenjujejo informacije o svojem delu ter o načelih in praksi odločanja ter tudi sicer sodelujejo . ⇒ V ta namen sodelujejo v delovni skupini, ki se redno sestaja. ⇐ Regulatorne organe pri tem podpira Komisija.

↓ novo

2. Regulatornim organom se omogoči, da tesno sodelujejo, tudi z delovnimi dogovori, z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri izvajanju nalog spremljanja trga in obravnavanja pritožb ali preiskav.

3. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo glede vprašanj dostopa do infrastrukture ali zaračunavanja uporabnin za mednarodno vlakovno pot ter v okviru spremljanja konkurence na trgu železniških prevoznih storitev se zadevni regulatorni organ posvetuje z regulatornimi organi vseh drugih držav članic, preko katerih teče zadevna mednarodna vlakovna pot, in od njih zahteva vse informacije, ki jih potrebuje pred sprejetjem svoje odločitve.

4. Regulatorni organi, s katerimi se posvetuje v skladu z odstavkom 3, zagotovijo vse informacije, ki jih lahko sami zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene obravnavanja pritožb ali preiskav iz odstavka 3.

5. Regulatorni organ, ki je prejel pritožbo ali opravil preiskavo na lastno pobudo, ustrezne informacije prenese odgovornemu regulatornemu organu, da lahko ta sprejme ukrepe glede zadevnih strank.

6. Države članice zagotovijo, da vsi udeleženi predstavniki upravljavcev železniške infrastrukture iz člena 40(1) takoj zagotovijo vse informacije, ki so potrebne za obravnavanje pritožbe ali preiskave iz odstavka 3 tega člena in jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri se udeleženi predstavnik nahaja. Ta regulatorni organ lahko take informacije glede zadevne mednarodne vlakovne poti prenese regulatornim organom iz odstavka 3.

7. Regulatorni organi vzpostavijo skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblašteni s to direktivo. Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, ki določajo taka skupna načela in prakse. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3).

Poleg tega regulatorni organi pregledajo odločitve in prakse predstavnikov upravljavcev železniških omrežij, kot je določeno v členu 40(1), s katerimi se izvajajo določbe te direktive oziroma drugače olajša mednarodni železniški promet.

↓ 91/440/EGS

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

↓ 2001/12/ES člen 1.14

~~Člen 11~~

~~1. Države članice lahko Komisijo opozorijo na katero koli vprašanje v zvezi z izvajanjem te direktive. Ustrezne odločitve se sprejmejo po svetovalnem postopku, navedenem v členu 11a(2).~~

↓ 2007/58/ES člen 1.11

~~2. Ukrepi za spremembo nebistvenih določb te direktive in v zvezi s prilagoditvijo njenih prilog se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 11a(3).~~

↓ 91/440/EGS (prilagojeno)

Člen 58

Določbe te direktive ne posegajo v Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ¹⁷ .

¹⁷ UL L 134, 30.4.2004, str. 1.

↓ 2001/14/ES
⇒ novo

Člen 59

Odstopanja

1. ~~V obdobju petih let od~~ ⇒ Do ⇐ 15. marca ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ ~~naprej naslednjim državam članicam.~~

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Irski kot državi članici, ki se nahaja na otoku in ima železniško povezavo s samo eno državo članico, in Združenemu kraljestvu glede Severne Irske zaradi iste značilnosti

↓ 2001/14/ES

~~Grčiji kot državi članici brez neposredne železniške povezave s katero koli drugo državo članico.~~

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

- (a) ni treba za zagotavljanje pravičnega in enakopravnega dostopa do infrastrukture prenesti na neodvisni organ odločilne funkcije, kakor določa člen 7(1), prvi pododstavek, v kolikor ta zavezuje države članice, da ustanovijo neodvisne organe za opravljanje funkcij iz člena 7(2);
- (b) ni treba uporabljati zahtev iz členov 27, 29(2), 38, 39, 42, 46(4), 46(6), 47, 49(3), 50 do 53, 55 in 56, 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.

2. Kadar več kot en prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v skladu s členom 17, 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 ali v Severni Irski ~~ali Grčiji~~, v ti državi ali iz teh držav, se o nadaljnji uporabi tega odstopanja odloča v skladu s postopkom iz člena 64(2).

Odstopanja iz odstavka 1 se ne uporabljajo, kadar prevoznik v železniškem prometu, ki opravlja prevozne storitve v železniškem prometu na Irskem ali v Severni Irski, predloži formalno vlogo za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu na ozemlju, na ozemlje ali z ozemlja druge države članice , z izjemama Irske glede prevoznikov, ki delujejo v Severni Irski, in Združenega kraljestva glede prevoznikov, ki delujejo na Irskem .

V enem letu od prejema odločitve iz prvega pododstavka tega odstavka , ali uradnega obvestila o formalni vlogi, navedeni v drugem pododstavku tega odstavka , zadevna država članica ali zadevni državi članici (Irška ali 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 ☒ navedeno ☒ 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 postopkom, navedenim v členu 64(2). ☒ Navedeni ☒ 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.

↓ 2001/14/ES

~~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 zavezujeta, da ustanovijo neodvisne organe za opravljanje nalog iz navedenih členov.~~

↕ novo

Člen 60

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 7(1), drugega pododstavka člena 13(5), drugega pododstavka člena 15(5), tretjega odstavka člena 20, člena 27(2), drugega pododstavka člena 30(3), drugega pododstavka člena 31(5), tretjega pododstavka člena 32(1), člena 32(3), člena 35(2), člena 43(1) in tretjega pododstavka člena 56(8) se Komisiji podelijo za nedoločen čas.

2. Komisija po sprejetju vsak delegiran akt nemudoma istočasno javi Evropskemu parlamentu in Svetu.

3. Pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov so Komisiji podeljena pod pogoji iz členov 61 in 62.

Člen 61

Preklic pooblastila

1. Evropski parlament ali Svet lahko pooblastila iz člena 60(1) prekličeta.

2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, o tem obvesti drugega zakonodajalca in Komisijo najpozneje mesec pred sprejetjem končne odločitve, pri čemer navede prenesena pooblastila, ki bi lahko bila preklicana, ter razloge za tak preklic.

3. Z odločitvijo o preklicu pooblastila pooblastilo iz navedene odločitve preneha veljati. Odločitev začne veljati nemudoma ali na dan, določen v navedeni odločitvi. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Objavi se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 62

Ugovori zoper delegirane akte

1. Evropski parlament in Svet lahko ugovarjata zoper delegirani akt v dveh mesecih od dne uradnega obvestila. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok lahko podaljša za en mesec.

2. Če do izteka tega roka zoper delegirani akt ne ugovarja ne Evropski parlament ne Svet, ali če sta pred tem dnem Evropski parlament ali Svet obvestila Komisijo o odločitvi, da zoper delegirani akt ne bosta ugovarjala, začne delegirani akt veljati z dnem, ki je v njem določen.

3. Če Evropski parlament ali Svet zoper sprejeti delegirani akt ugovarja, ta ne začne veljati. Zadevna institucija svojo odločitev o ugovoru zoper delegirani akt utemelji.

↓ 2001/14/ES

Člen 63

Izvedbeni ukrepi

1. Države članice lahko predložijo Komisiji vsako vprašanje v zvezi z izvajanjem te direktive. Ustrezne odločitve se sprejmejo po postopku, navedenem v členu 64(2).

↓ 2004/49/ES člen 30.4
(prilagojeno)

2. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb te direktive v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve v skladu s postopkom iz člena 64(2) odloči, ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Brez poseganja v člen 258 Pogodbe lahko vsaka država članica v roku enega meseca od datuma odločitve . Svetu predloži odločitev Komisije. Svet lahko v izjemnih primerih v roku enega meseca od datuma predložitve s kvalificirano večino sprejme drugačno odločitev.

↓ 2007/58/ES člen 2.6
(prilagojeno)

3. Ukrepe za zagotavljanje izvajanja Direktive pod enotnimi pogoji sprejme Komisija kot izvedbene akte v skladu s postopkom ~~s pregledom~~ iz člena 64(3).

↓ 2001/14/ES

Člen 64

Postopki v odboru

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Ob sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 tega sklepa.

↓ 2007/58/ES člen 2.7

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.

↓ 2001/14/ES

Člen 65

Poročilo

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

↓ 2007/58/ES člen 1.9

~~8. Komisija do 1. januarja 2009 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju te direktive.~~

~~Poročilo obravnava:~~

~~izvajanje te direktive v državah članicah, še posebej njen učinek na države članice, kot je opredeljeno v drugem pododstavku odstavka 3a, in učinkovitost dela različnih udeleženih organov,~~

~~razvoj trga, zlasti mednarodnih prometnih trendov, dejavnosti in tržni deleži vseh tržnih subjektov, vključno s subjekti, ki so na novo vstopili na trg.~~

↓ 2007/58/ES člen 1.10
(prilagojeno)

Komisija ☒ najkasneje ☒ do 31. decembra 2012 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju Poglavlja II.

↓ 2007/58/ES člen 1.10
(prilagojeno)

Poročilo tudi preučí razvoj trga, vključno s potekom priprav na nadaljnje odprtje trga storitev potniškega železniškega prometa. Komisija v svojem poročilu tudi analizira različne modele za organizacijo tega trga in učinek te direktive na pogodbe za opravljanje javne službe in njihovo financiranje. Pri tem Komisija upošteva izvajanje Uredbe (ES) št. 1370/2007 ter intrinzične razlike med državami članicami (gostota omrežij, število potnikov, povprečna prepotovana razdalja). Če je to primerno, Komisija v svojem poročilu predlaga dopolnilne ukrepe za lažje odpiranje trga in oceni učinek teh ukrepov.

Člen 66

☒ Prenos ☒

↓ novo

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členi [...] in Prilogami [...], najpozneje do [...]. Komisiji takoj posredujejo besedila teh predpisov in korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo tudi izjavo, da se v obstoječih zakonih in drugih predpisih sklici na direktive, razveljavljene s to direktivo, štejejo kot sklici na to direktivo. Način sklicevanja in obliko izjave določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

↓ 2007/58/ES člen 2.8

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

↓ novo

Člen 67

Razveljavitev

Direktive 91/440/EGS, 95/18/ES in 2001/14/ES, kakor so bile spremenjene z direktivami, navedenimi v delu A Priloge XI, so s [...] razveljavljene, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge XI.

Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge XII.

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

Člen 68

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati ☒ dvajseti dan po objavi ☒ v *Uradnem listu Evropske unije*.

↓ novo

Členi [...] in Priloge [...] se uporabljajo od [...].

↓ 2001/14/ES

Člen 69

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V [...]

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*

↓ 2001/12/ES Priloga I

PRÍLOGA I
PRISTANIŠČA

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/ES člen 1 in Priloga B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Дюм

Видин

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/ES Priloga I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

EESTI

Muuga-sadam

Paljassaare-sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

Kopli lõunasadam

Beckeri-sadam

Kunda-sadam

↓ 2001/12/ES Priloga I

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολη

Ελευσίνα

Πάτρα

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerias~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

ITALIA

Ancona

Bari

Brindisi

C. Vecchia

Genova

Gioia Tauro

La Spezia

Livorno

Napoli

Piombino

Ravenna

Salerno

Savona

Taranto

Trieste

Venezia

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

ΚΥΠΡΟΣ

LATVIJA

Rīga

Ventspils

Liepāja

LIETUVA

Klaipėda

↓ 2001/12/ES Priloga I

LUXEMBOURG

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

MAGYARORSZÁG

MALTA

↓ 2001/12/ES Priloga I

NEDERLAND

~~Amsterdam Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

ÖSTERREICH

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

POLSKA

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/ES Priloga I

PORTUGAL

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

Sines

↓ 2006/103/ES člen 1 in Priloga
.B

ROMÂNIA

Constanța

Mangalia

Midia

Tulcea

Galățî

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Akt o pristopu
(UL L 2003/236)
člen 20 in Priloga II, str. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/ES Priloga I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Peri

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

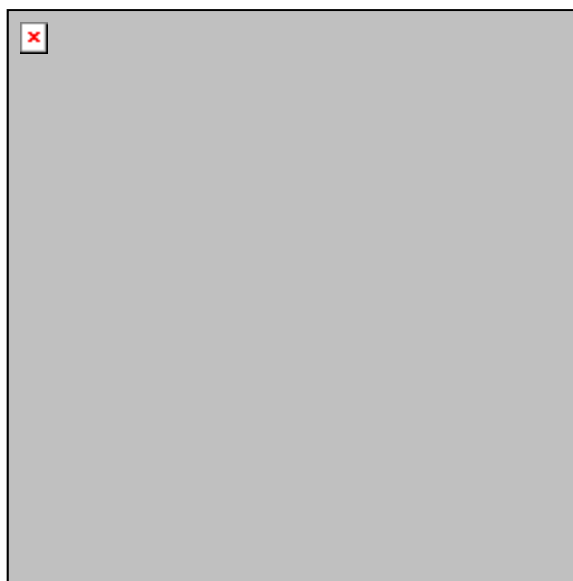
Stockholm

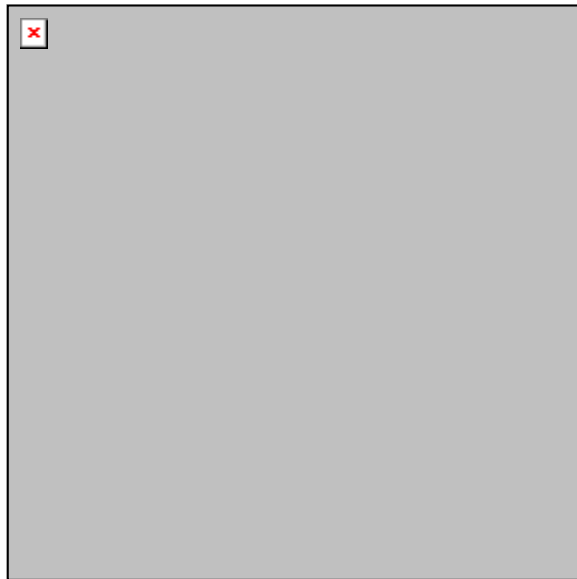
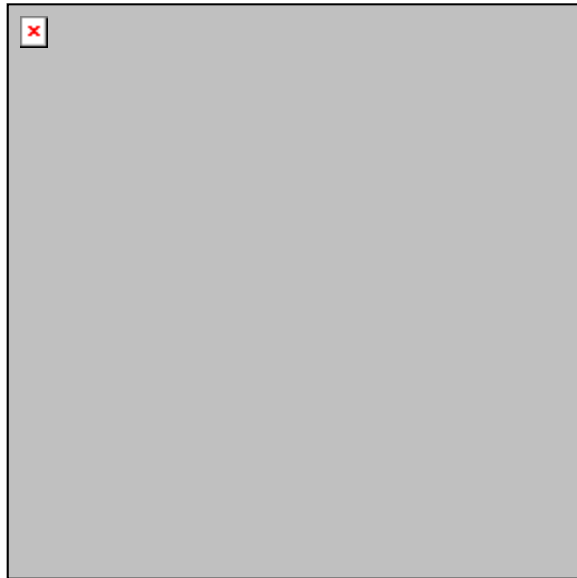
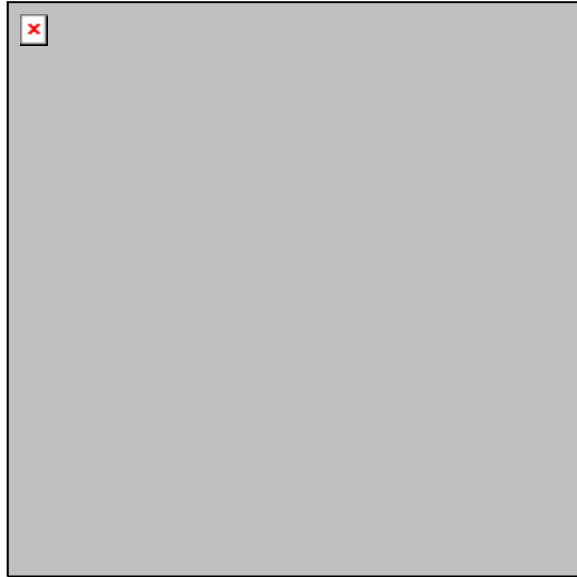
Trelleborg-Ystad

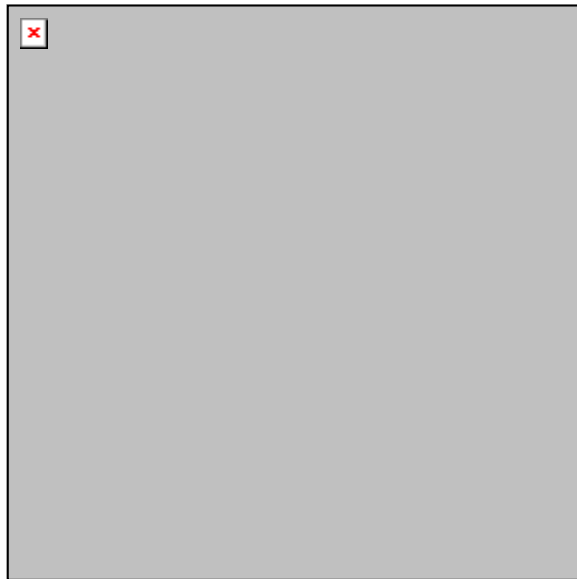
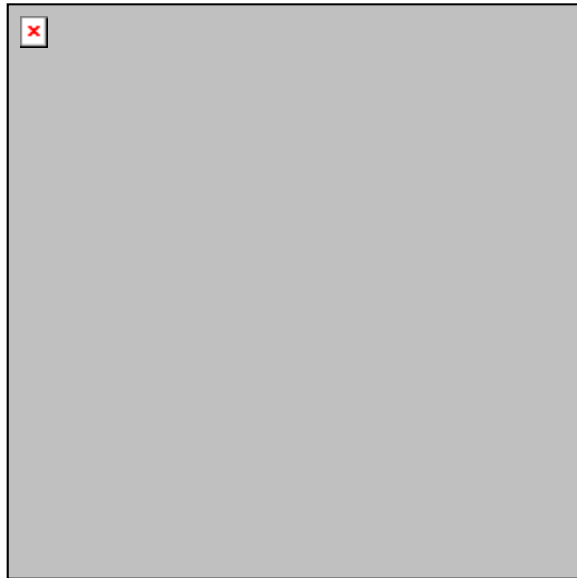
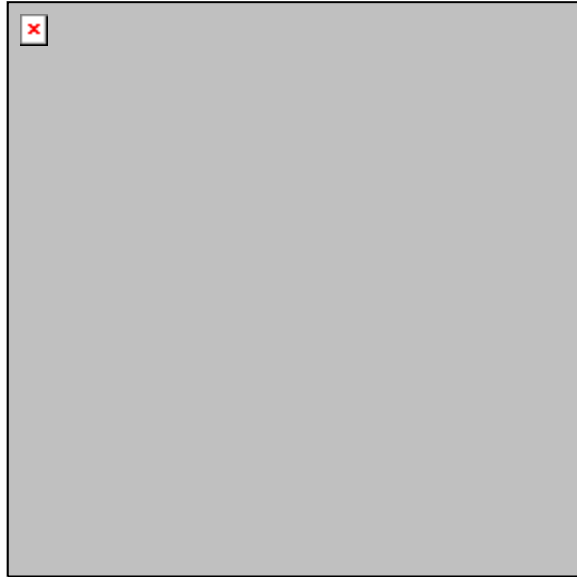
Umeå

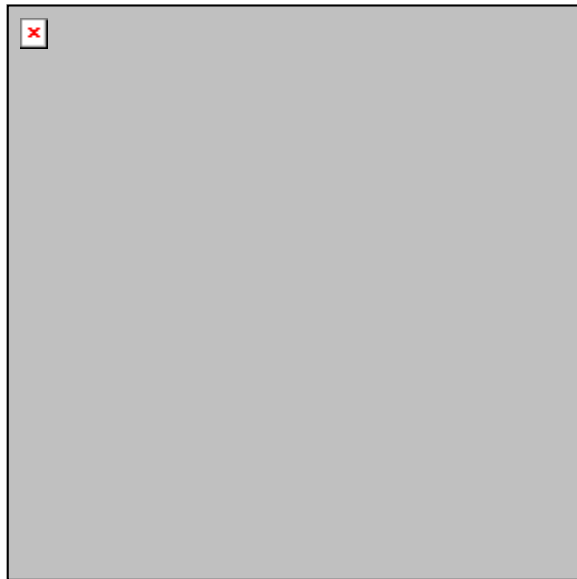
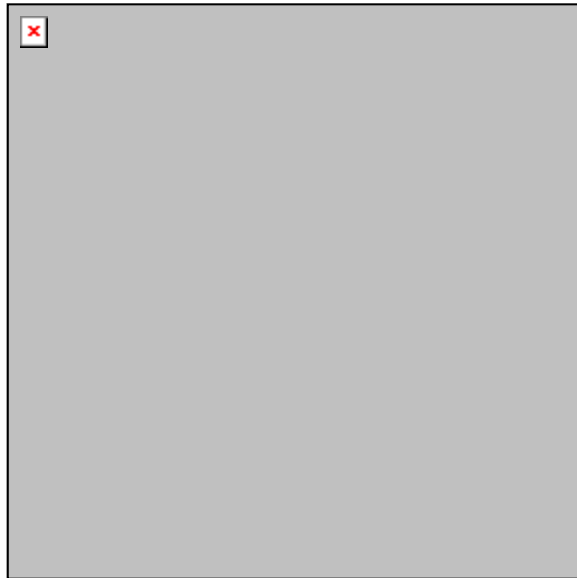
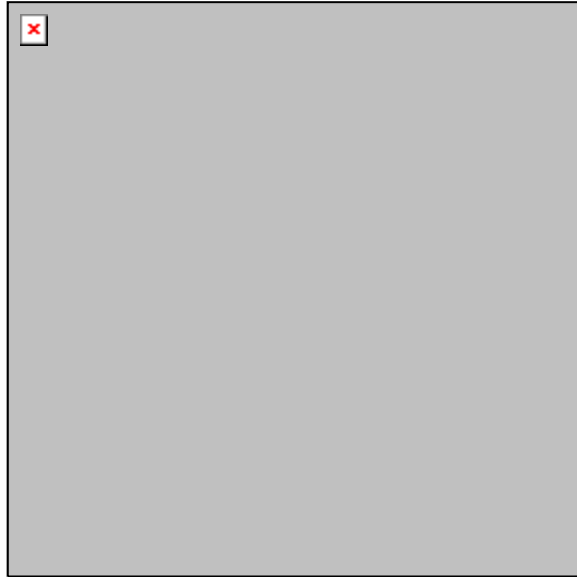
UNITED KINGDOM

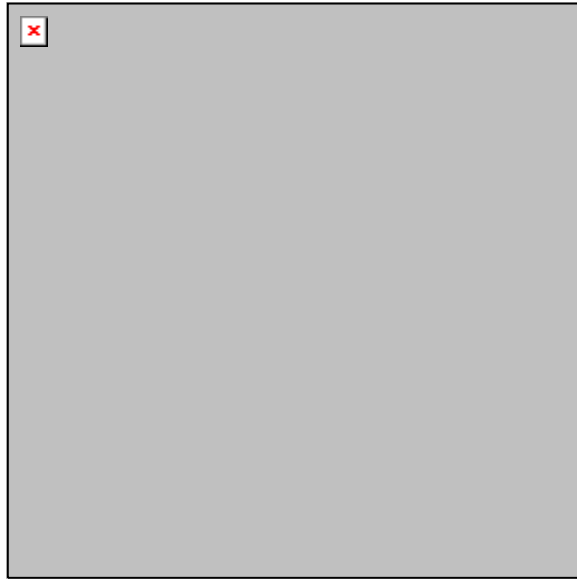
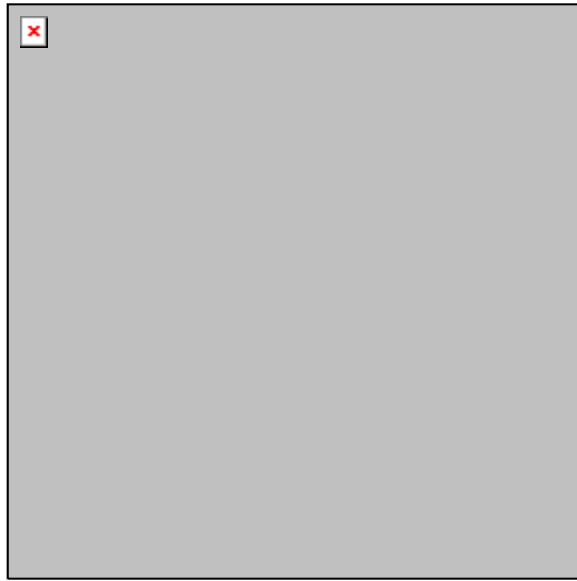
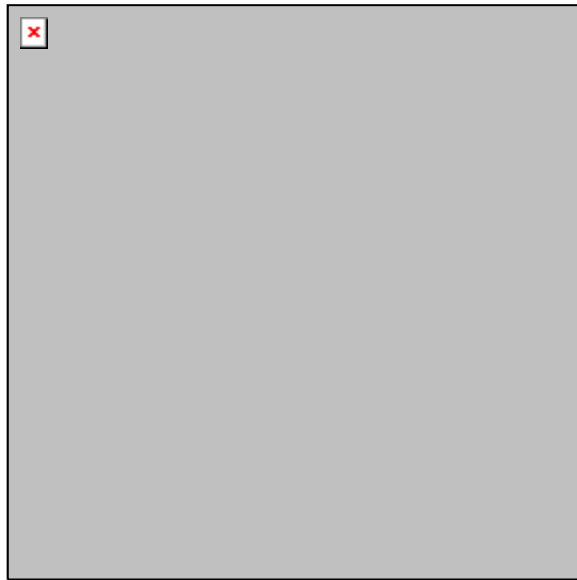
Vsa z železnico povezana pristanišča

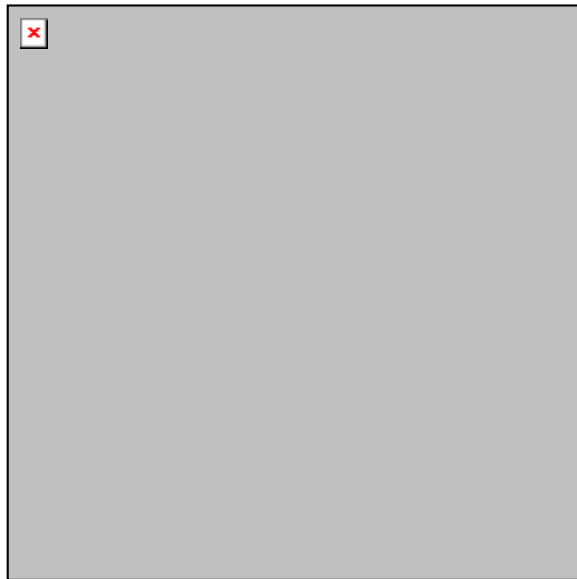
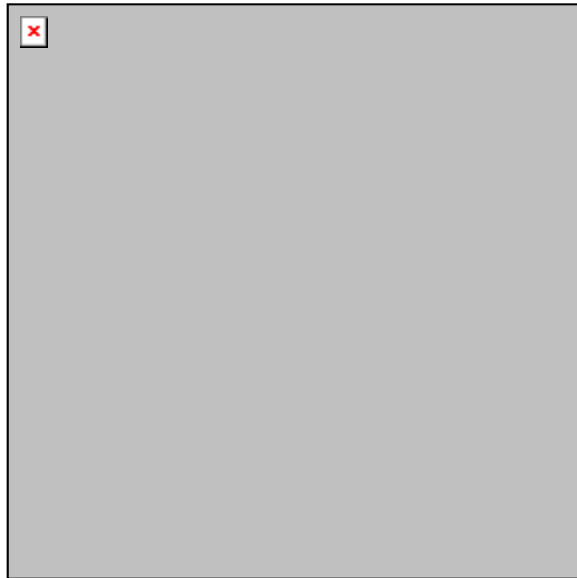
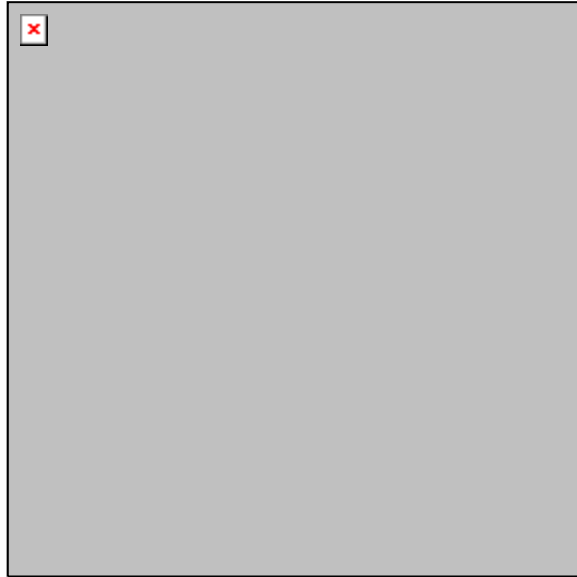


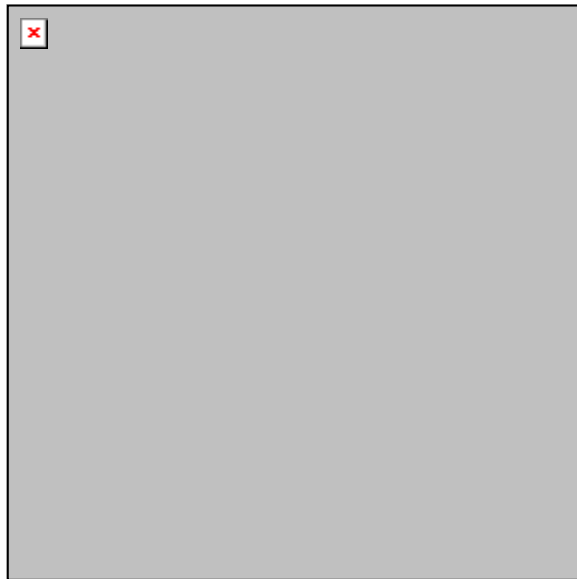
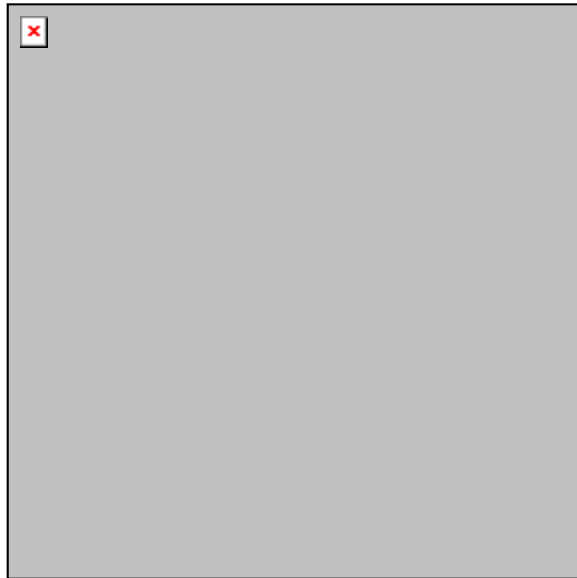
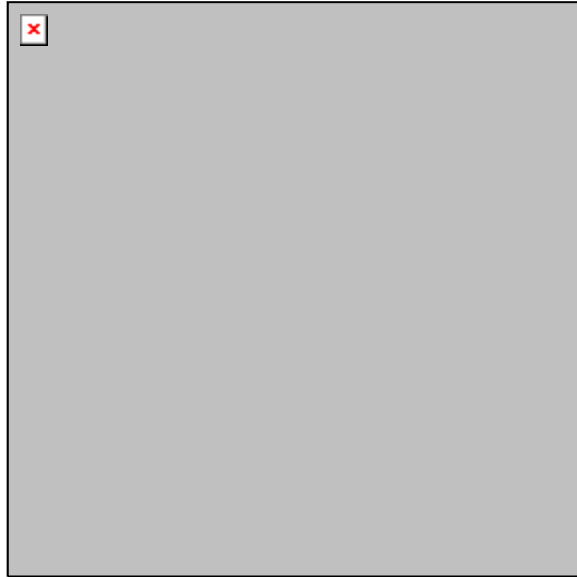


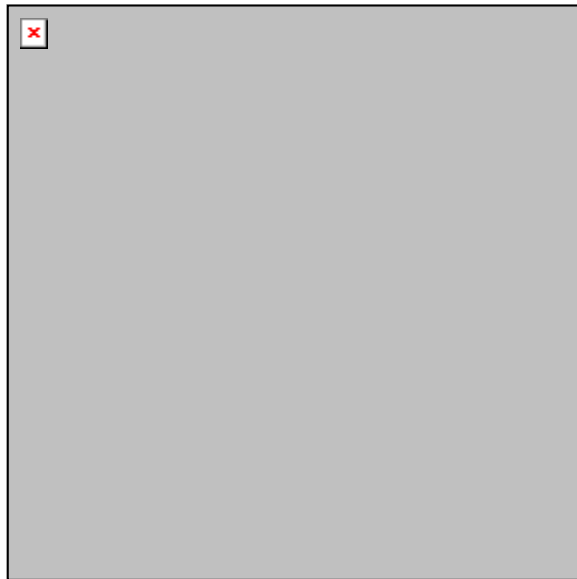
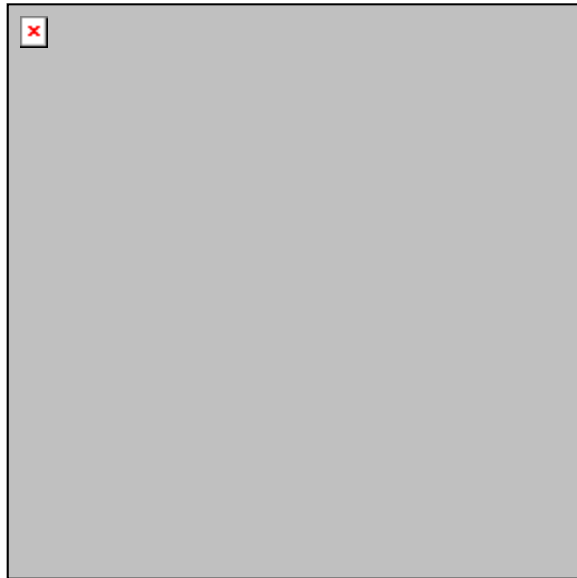
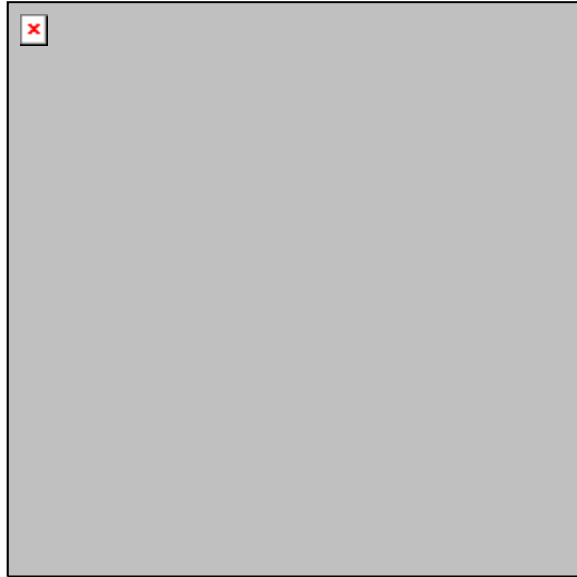


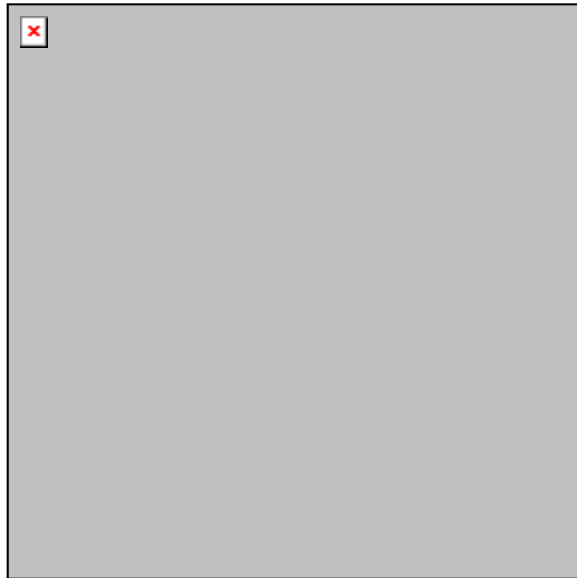
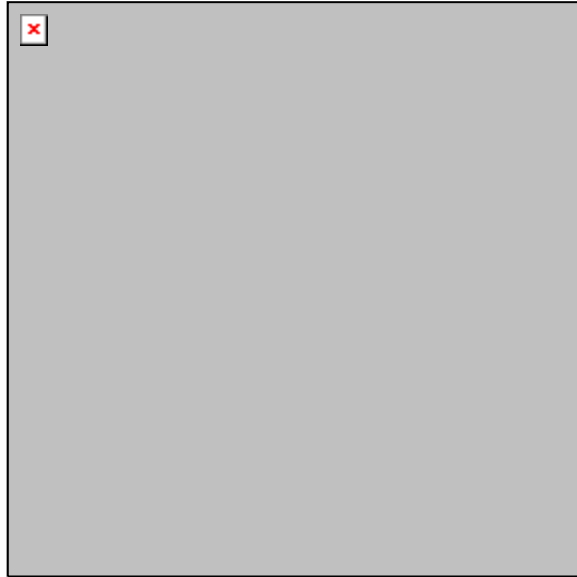












PRILOGA I**Seznam postavk železniške infrastrukture**

Železniško infrastrukturo sestavljajo naslednji sestavni deli, če tvorijo del zgornjega ustroja, vključno s stranskimi tiri, vendar izključujejo tire, ki potekajo skozi delavnice za popravilo železniških vozil, tire v lokomotivskih depojih, garažne tire ter tire in stranske tire v zasebni lasti:

- talni del;
- tirnice in progovno telo, zlasti nasipi, useki, drenaže, odvodni jarki in kanali, prepusti, obložni zidovi, nasadi za zaščito pobočij itd.; potniški peroni in tovarne klančine; dostopne poti; zidne ograje, žive meje, palisade, protipožarni pasovi; naprave za ogrevanje kretnic; kretniške zveze itd.; snegolovi;
- grajeni objekti: mostovi, prepusti in drugi nadhodi, predori, nadkriti useki in drugi podvozi; podporni zidovi in objekti za zaščito pred plazovi in padajočim kamenjem itd.;
- nivojska križanja, vključno z varnostnimi napravami za cestni promet;
- zgornji ustroj, zlasti: tirnice, vodilne tirnice in profilirane tirnice; železniški pragovi in vzdolžne vezi, vezni in pritrilni material, gramozna greda, vključno s tamponskim slojem; kretnice, križišča itd.; okretnice in prenosnice (razen tistih, ki so namenjene izključno lokomotivam);
- dostopne poti za potnike in dovoz blaga, vključno z dostopom po cesti;
- signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave na odprti progi, na železniških in ranžirnih postajah, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo; prostori ali objekti za te naprave; tirne zavore;
- električna razsvetljava za varen železniški promet;
- naprave za pretvorbo in prenos električne energije za vleko vlakov: elektronapajalne postaje, energetske vodi od elektronapajalnih postaj do vozne mreže, vozna mreža z nosilno konstrukcijo; tretje tirnice z nosilci;
- objekti, ki jih uporablja oddelek za infrastrukturo.

↓ 2001/12/ES člen 1.7
(prilagojeno)

PRILOGA II

⊗ Bistvene funkcije upravljavca infrastrukture ⊗

⊗ (iz člena 7) ⊗

↓ 2001/12/ES člen 1.7

Seznam bistvenih funkcij iz člena 7:

~~– priprava in odločanje o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu, vključno z dodeljevanjem posameznih licenc,~~

↓ 2001/12/ES člen 1.7
⇒ novo

- odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti,
 - odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture, ⇒ vključno z obračunavanjem in pobiranjem uporabnin. ⇐
-

↓ 2001/12/ES člen 1.7

~~– spremljanje izpolnjevanja obveznosti javne službe pri zagotavljanju nekaterih storitev.~~

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

PRILOGA III

Storitve, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu

⊠ (iz člena 13) ⊠

↓ 2001/14/ES

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

(a) obravnavo prošenj za dodelitev ⊠ železniških ⊠ infrastrukturnih zmogljivosti;

↓ 2001/14/ES

- (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;

↓ novo

- (e) uporabo električnega napajalnega sistema za vlečni tok, če je na voljo;
- (f) naprave za oskrbo z gorivom, kjer so na voljo;

↓ 2001/14/ES

(g) vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

2. ⇒ Omogoči se tudi ⇐ dostop do objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, in zagotavljanje storitev ⇒ v naslednjih objektih ⇐ obsega:

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

⇒ novo

~~a) uporabo električnega napajalnega sistema za vlečni tok, če je na voljo;~~

~~b) naprave za oskrbo z gorivom;~~

(a) potniške postaje, njihovi objekti in druge naprave ⇒ , vključno z izdajanjem vozovnic in informacijami o potovanju ⇐;

- (b) tovorni terminali;
 - (c) ranžirne postaje;
 - (d) naprave za sestavo vlakov;
 - (e) odstavni tiri;
 - (f) naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave;
-

↓ novo

(g) pristaniške naprave, povezane z železniškimi dejavnostmi;

(h) naprave za podporo, vključno z vleko.

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

3. Dodatne storitve lahko zajemajo:

- (a) vlečni tok ⇒, za katerega se uporabnina na računih prikaže ločeno od uporabnine za uporabo električnega napajalnega sistema ⇐;
- (b) vnaprejšnje ogrevanje potniških vlakov;
- (c) oskrbo z gorivom, ⇒ za katero se uporabnina na računih prikaže ločeno od uporabnine za uporabo naprav za 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 telekomunikacijskih omrežij;
 - (b) zagotavljanje dodatnih informacij;
 - (c) tehnično inšpekcijo voznega parka.
-

↓ novo

PRILOGA IV

Informacije za spremljanje trga železniških storitev

(iz člena 15)

1. Razvoj učinkovitosti železniškega prometa in nadomestila za opravljanje javne službe:

	2007	%-sprememba v primerjavi s prejšnjim letom	2008	%-sprememba v primerjavi s prejšnjim letom
Tovorni promet (v tkm) skupaj				
Mednarodni				
Tranzitni				
Notranji				
Potniški promet (v pkm) skupaj				
Mednarodni				
Tranzitni				
Notranji				
Od tega obveznost javne službe:				
Plačano nadomestilo za opravljanje javne službe (v EUR):				

2. Delež železniških prevoznikov pri skupnem prometu prevozov na koncu leta 2008 (navedejo se železniški prevozniki s tržnim deležem v tkm/pkm ≥ 1 %):

Železniški prevozniki (TOVORNI PROMET)	Delež (% tkm)	Skupni tržni delež prvotnih podjetij

Železniški prevozniki (POTNIŠKI PROMET)	Delež (% tkm)	Skupni tržni delež neprvotnih podjetij

3. Regulatorni organi:

	Prejšnje leto	Leto pred tem
Število osebja, ki obravnava regulatorna vprašanja, povezana z dostopom na trg železniških storitev:		
Število obravnavanih pritožb:		
Število opravljenih preiskav po uradni dolžnosti:		
Število sprejetih odločitev		
– o pritožbah:		
– v preiskavah po uradni dolžnosti:		

4. Nacionalni zakonodajni in upravni akti, ki zadevajo železniški promet, izdani v prejšnjem letu.

5. Pomembni dogodki glede prestrukturiranja prvotnih železniških podjetij in sprejemanja/izvajanja nacionalnih prometnih strategij v preteklem letu.

6. Pomembni izobraževalni ukrepi in pobude na področju železniškega prometa, sprejeti v vaši državi v preteklem letu.

7. Zaposleni pri železniških prevoznikih in upravljavcih infrastrukture ob koncu preteklega leta.

Osebe železniških prevoznikov skupaj	
– od tega strojevodij	
– od tega drugo mobilno osebje, ki dela izven meja države	
Osebe upravljavcev infrastrukture	
Drugo osebje, vključno s storitvenimi družbami, ki so povezane z železnico (npr. vzdrževalne delavnice, upravljavci terminalov, izobraževanje, zakup storitev strojevodij, dobava energije)	

8. Stanje večletnih pogodb o upravljanju infrastrukture, ki so bile veljavne v preteklem letu:

Upravljavec infrastrukture	Dolžina omrežja iz pogodbe	Čas trajanja pogodbe z začetkom [datum]	So opredeljene kazalniki učinkovitosti dogovorjene (D/N)? Če da, jih prosimo navedite.	Plačana nadomestila skupaj (EUR/leto)	

9. Infrastrukturni odhodki (omrežje za konvencionalne hitrosti in omrežje za visoke hitrosti):

	Vzdrževanje	Obnova	Izboljšave
Proge za konvencionalne hitrosti v preteklem letu (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih so potekala dela)			
Napoved za tekoče leto (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih bodo potekala dela)			
Proge za visoke hitrosti v preteklem letu (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih so potekala dela)			
Napoved za tekoče leto (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih bodo potekala dela)			

10. Ocenjeni zaostanki pri vzdrževanju infrastrukture ob koncu preteklega leta

Proge za konvencionalne hitrosti v preteklem letu (v EUR)	
(v kilometrih, na katerih so še potrebna dela)	
Proge za visoke hitrosti v preteklem letu (v EUR)	
(v kilometrih, na katerih so še potrebna dela)	

11. Naložbe v železniško omrežje za visoke hitrosti:

Proge	Proge, predane v obratovanje v preteklem letu (v km)	Proge, ki bodo v obratovanje predane v obdobju konvencionalnega načrtovanja (10/20 let) (v km)

12. Dolžina železniškega omrežja ob koncu preteklega leta:

Proge za konvencionalne hitrosti (v km)	
Proge za visoke hitrosti (v km)	

13. Uporabnine za dostop po tirih v lanskem letu.

Kategorija vlaka	Povprečna uporabnina v EUR/vlakovni kilometer brez stroškov za uporabo električne energije
Tovorni vlak 1 000 bruto ton	
Medkrajevni potniški vlak 500 bruto ton	
Primestni potniški vlak 140 bruto ton	

14. **Obstoj načrta izvedbe po členu 35 te direktive (če tak načrt obstaja, navedite njegove glavne značilnosti).**

15. **Število aktivnih licenc, ki jih je izdal pristojni nacionalni organ**

	Aktivne licence na 31. december preteklega leta	Odvzete licence	Nove izdane licence	Aktivne licence na 31. december leta pred tem
Skupaj				
Od tega				
– za tovorni promet				
– za potniški promet				

16. **Stanje glede uvajanja ERTMS.**

17. **Drugi pomembni dogodki**



PRILOGA V

⊗ Finančna sposobnost ⊗

⊗ (iz člena 20) ⊗

1. Finančna sposobnost se preverja z letnimi izkazi ⊗ železniškega ⊗ prevoznika ali, kadar prevoznik prosilec ne more predložiti letnih izkazov, z bilanco stanja. Podatke je treba zagotoviti zlasti glede naslednjega:
-

- (a) razpoložljivih sredstev, posebno dobroimetja v banki, odobrene prekoračitve sredstev in posojil;
 - (b) sredstev in premoženja, ki je na voljo kot jamstvo;
 - (c) obratnih sredstev;
 - (d) ustreznih stroškov, vključno z nabavnimi stroški plačil za vozila, zemljišče, stavbe, inštalacije in vozni park;
 - (e) obremenitev premoženja prevoznika.
2. Prosilec ni finančno sposoben, zlasti če zaradi svoje dejavnosti prevoznika dolguje znatna plačila davščin ali plačila iz socialne varnosti.
3. Organ lahko zahteva predvsem predložitev revizijskega poročila in primernih dokumentov banke, javne hranilnice, računovodje ali revizorja. Ti dokumenti morajo vključevati informacije v zvezi z zadevami, navedenimi v točki 1.
-

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

PRILOGA VI

Vsebina programa omrežja

⊠ (iz člena 27) ⊠

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

Program omrežja iz člena 27 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. ⇒ Informacije v tem poglavju morajo biti skladne z registri železniške infrastrukture, ki se objavijo v skladu s členom 35 Direktive 2008/57/ES, ali se na te registre sklicevati. ⇐
-

↓ 2001/14/ES Priloga I

⇒ novo

2. Poglavje o načelih določanja uporabnin in o tarifah. Poglavje vsebuje ustrezne podrobnosti ureditve določanja uporabnin, kakor tudi zadostne informacije o uporabninah ⇒ ter druge ustrezne informacije o dostopu ⇐ do storitev iz Priloge III, ki jih zagotavlja samo en ponudnik. Podrobno opisuje postopke, pravila in po potrebi lestvice, ki se uporabljajo za izvajanje členov 31~~(4)~~ in ~~(5)~~ ⇒ do 36, tako glede stroškov kot tudi glede uporabnin ⇐. Vsebuje podatke o spremembah že določenih ali predvidenih uporabnin ⇒ v naslednjih petih letih ⇐.
-

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

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 ⇒ ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda v skladu s členom 45(4) ⇐;
 - (d) načela postopka usklajevanja ⇒ in sistem reševanja sporov, ki je na voljo kot del tega postopka ⇐;
 - (e) v primeru preobremenjene infrastrukture postopke, po katerih se ravna, in merila, ki se uporabijo;

(f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

(g) 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 prošnji, vloženih po *ad hoc* postopku. ⇒ Vsebuje obrazec za prošnje za dodelitev zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture objavi tudi podrobne informacije o postopkih za dodeljevanje na mednarodnih vlakovnih poteh. ⇐

↓ novo

4. Poglavje z informacijami v zvezi s prošnjo za izdajo licence iz člena 25 in varnostnih spričeval, ki se izdajajo v skladu z Direktivo 2004/49/ES¹⁸.
5. Poglavje z informacijami o postopkih za reševanje sporov in pritožbenih postopkih v zadevah glede dostopa do železniške infrastrukture in storitev ter glede načrta izvedbe iz člena 35.
6. Poglavje z informacijami o dostopu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz Priloge III ter zaračunavanju uporabnine za njih. Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, zagotovijo informacije o uporabnini za dostop do objektov in za izvajanje storitev ter informacije o tehničnih pogojih dostopa, ki se vključijo v program omrežja.
7. Vzorec pogodbe za sklenitev okvirnih pogodb med upravljavcem infrastrukture in prosilcem v skladu s členom 42.

¹⁸ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

PRILOGA VII

Osnovna načela in parametri pogodb med pristojnimi organi in upravljavci železniške infrastrukture

(iz člena 30)

S pogodbo se opredelijo zahteve določb člena 30, kar vključuje:

1. področje uporabe pogodbe glede infrastrukture in objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, urejeno v skladu s Prilogo III. Zajema vse vidike razvoja infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in prenovo infrastrukture, ki že obratuje. Izgradnja nove infrastrukture se lahko vključi kot samostojna postavka;
2. sestavo dogovorjenih plačil, porazdeljeno na storitve infrastrukture, navedene v Prilogi III, vzdrževanje, izgradnjo nove infrastrukture in obravnavanje obstoječih zaostankov pri vzdrževanju;
3. ciljne rezultate, naravnane k uporabnikom, v obliki kazalnikov in meril kakovosti, ki zajemajo:
 - (a) učinkovitost vlakov in zadovoljstvo strank,
 - (b) zmogljivost omrežja,
 - (c) upravljanje s premoženjem,
 - (d) obseg dejavnosti,
 - (e) stopnje varnosti in
 - (f) varstvo okolja;
4. obseg morebitnega zaostanka pri vzdrževanju, odhodke, ki so predvideni za reševanje teh zaostankov ter sredstva, ki se bodo umaknila iz uporabe in zato sprožila drugačne finančne tokove;
5. spodbude v skladu s členom 30(1);
6. minimalne obveznosti poročanja za upravljavca infrastrukture glede vsebine in pogostosti poročanja, vključno z informacijami, ki se jih objavlja letno;
7. mehanizem, ki zagotavlja, da se pomemben delež zmanjšanja stroškov prenese na uporabnike v obliki znižane ravni uporabnin;
8. dogovorjeno trajanje pogodbe, ki je usklajeno in časovno sovпада s trajanjem poslovnega načrta upravljavca infrastrukture, koncesije ali licence, ter okvir za določanje uporabnin in predpise, ki jih določi država;
9. pravila za ravnanje v primerih velikih motenj v obratovanju in v izrednih razmerah, vključno z minimalno ravno zagotavljanja storitev v času morebitnih stavk in predčasne prekinitve pogodbe, ter pravila za informiranje uporabnikov;
10. popravne ukrepe v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti katere izmed strank; to vključuje pogoje in postopke za ponovno pogajanje in predčasno prekinitve, vključno z vlogo regulatornega organa.

PRILOGA VIII

Zahteve glede stroškov in uporabnin v zvezi z železniško infrastrukturo

(iz členov 31(3) in (5); 32(1) in (3) in člena 35)

1. Neposredni stroški izvajanja železniške prevozne storitve iz člena 31(3), ki so povezani z obrabo infrastrukture, ne zajemajo naslednjih postavk:
 - (a) režijskih stroškov po vsem omrežju, vključno s plačami in pokojninami,
 - (b) obresti, ki se jih plača za kapital;
 - (c) več kot desetine stroškov povezanih z načrtovanjem voznega reda, dodeljevanjem vlakovnih poti, vodenjem prometa, odpravo in signaliziranjem vožnje vlaka;
 - (d) amortizacije informacijske, komunikacijske in telekomunikacijske opreme;
 - (e) stroškov v zvezi z upravljanjem nepremičnin, zlasti pridobivanjem, prodajo, demontažo, dekontaminacijo, ponovno kultivacijo ali najemanjem zemljišč oziroma drugih osnovnih sredstev;
 - (f) socialnega skrbstva, šol, vrtcev, restavracij;
 - (g) stroškov, povezanih z višjo silo, nesrečami ali motnjami v storitvah.

Če neposredni stroški povprečno za celotno omrežje presegajo 35 % povprečnih stroškov za vzdrževanje, upravljanje in obnavljanje omrežja, izračunanih na podlagi opravljenih vlakovnih kilometrov, mora upravljavec infrastrukture tako stanje podrobno obrazložiti regulatornemu organu. Povprečni stroški, ki se izračunajo v ta namen, ne zajemajo stroškov iz točk (e), (f) ali (g).

2. Stroški infrastrukture, diferencirani na podlagi hrupa, iz člena 31(5) izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (a) stroški se diferencirajo, tako da odražajo sestavo vlaka vozil ob upoštevanju mejnih vrednosti hrupa, določenih v Odločbi Komisije 2006/66/ES¹⁹ (TSI za hrup);
 - (b) prednost imajo tovorni vagoni;
 - (c) diferenciacija glede na emisije hrupa pri tovornih vagonih bo omogočila povračilo naložb v razumnem časovnem obdobju za opremljanje obstoječih vagonov z gospodarsko najbolj sprejemljivo zavorno tehnologijo z nizkimi emisijami hrupa, ki je na voljo;
 - (d) za diferenciacijo stroškov se lahko upoštevajo tudi drugi elementi, kot:
 - i) čas dneva, zlasti nočni čas glede emisij hrupa;
 - ii) sestava vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa;
 - iii) občutljivost območja, ki je izpostavljeno lokalnim emisijam;
 - iv) nadaljnji razredi emisij hrupa, ki so znatno nižje od emisij iz točke (a).
3. Upravljavec infrastrukture regulatornemu organu dokaže, da vsaka železniška prevozna storitev lahko plača pribitke v skladu s členom 32(1), pri tem pa vsaka

¹⁹ UL L 37, 8.2.2006, str. 1.

storitev, navedena pod posamezno izmed naslednjih točk, pripada različnemu tržnemu delu:

- (a) storitve potniškega prometa / storitve tovornega prometa;
- (b) vlaki, ki prevažajo nevarno blago / ostali tovorni vlaki;
- (c) notranje storitve / mednarodne storitve;
- (d) kombiniran prevoz / direkten vlak;
- (e) mestne ali regionalne storitve / medmestne potniške storitve;
- (f) blok vlaki / mešani vlaki;
- (g) redne železniške prevozne storitve / občasne železniške prevozne storitve.

4. Načrt izvedbe iz člena 35 temelji na naslednjih osnovnih načelih:

- (a) Da bi se dosegla dogovorjena raven kakovosti storitev in ohranila njihova ekonomska upravičenost, se upravljavec infrastrukture in prosilec po pridobitvi soglasja regulatornega organa dogovorita o glavnih parametrih načrta izvedbe, zlasti o vrednostih zamud in pragovih plačil, dolgovanih po načrtu izvedbe, tako za posamezne vožnje vlakov kot za vse vožnje vlakov prevoznika v železniškem prevozu v določenem obdobju;
- (b) Upravitelj infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu vsaj pet dni pred vožnjo vlaka pošlje vozni red, na podlagi katerega se bodo izračunavale zamude;
- (c) Vse zamude mora biti mogoče razvrstiti v eno izmed naslednjih kategorij in podkategorij zamud:
 - 1. upravljanje obratovanja/načrtovanja, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 1.1. urejanje voznega reda
 - 1.2. sestava vlaka
 - 1.3. napake pri postopku obratovanja
 - 1.4. napačna uporaba pravil prednosti
 - 1.5. osebje
 - 1.6. drugi vzroki
 - 2. infrastrukturne naprave, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 2.1. naprave za signalizacijo
 - 2.2. naprave za signalizacijo na nivojskih prehodih
 - 2.3. telekomunikacijske naprave
 - 2.4. oprema za napajanje z električnim tokom
 - 2.5. proga
 - 2.6. zgradbe
 - 2.7. osebje
 - 2.8. drugi vzroki

3. razlogi na področju nizke gradnje, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 3.1. načrtovana gradbena dela
 - 3.2. nepravilnosti pri izvedbi gradbenih del
 - 3.3. omejite hitrosti zaradi napak na progi
 - 3.4. drugi vzroki
4. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim upravljavcem infrastrukture
 - 4.1. zamudo je povzročil prejšnji upravljavec infrastrukture
 - 4.2. zamudo je povzročil naslednji upravljavec infrastrukture
5. poslovni vzroki, ki se jih lahko pripiše prevozniku v železniškem prometu
 - 5.1. prekoračitev časa stanja
 - 5.2. zahteva prevoznika v železniškem prometu
 - 5.3. dejavnosti natovarjanja
 - 5.4. nepravilnosti pri natovarjanju
 - 5.5. priprava vlaka iz poslovnih razlogov
 - 5.6. osebje
 - 5.7. drugi vzroki
6. vozni park, zamudo je mogoče pripisati prevozniku v železniškem prometu
 - 6.1. načrtovanje seznama zadolžitev / spreminjanje seznama zadolžitev
 - 6.2. sestava vlaka s strani prevoznika v železniškem prometu
 - 6.3. težave s potniškimi vagoni (prevoz potnikov)
 - 6.4. težave z vagoni (prevoz tovora)
 - 6.5. težave z vozili, lokomotivami in motornimi železniškimi vozovi
 - 6.6. osebje
 - 6.7. drugi vzroki
7. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim prevoznikom v železniškem prometu
 - 7.1. zamudo je povzročil naslednji prevoznik v železniškem prometu
 - 7.2. zamudo je povzročil prejšnji prevoznik v železniškem prometu
8. zunanji vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu
 - 8.1. stavka
 - 8.2. upravne formalnosti
 - 8.3. zunanji vpliv
 - 8.4. vremenski učinki in naravni vzroki

8.5. zamuda zaradi zunanjih vzrokov na naslednjem omrežju

8.6. drugi vzroki

9. sekundarni vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu

9.1. resni incidenti, nesreče ali nevarnosti

9.2. zasedena proga zaradi zamude istega vlaka

9.3. zasedena proga zaradi zamude drugega vlaka

9.4. obračanje

9.5. povezava

9.6. potrebna je dodatna preiskava.

(d) Če je le mogoče, se zamuda pripiše eni sami organizaciji, pri tem pa se upošteva tako odgovornost za povzročitev motenj kot možnosti za ponovno vzpostavitev normalnih prometnih pogojev.

(e) Pri izračunu plačil se upošteva povprečna zamuda pri železniških prevoznih storitvah s podobnimi zahtevami glede točnosti.

(f) Upravljavec infrastrukture pošlje izračun dolgovanih plačil po načrtu izvedbe prevoznikom v železniškem prometu takoj, ko je mogoče. Ta izračun zajema vse vlake, ki so imeli zamudo, v obdobju največ enega meseca.

(g) Brez poseganja v obstoječa pravna sredstva in v člen 50 je v primeru sporov glede načrta izvedbe na voljo sistem za hitro reševanje teh zadev. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni.

(h) Upravljavec infrastrukture na podlagi glavnih parametrov, dogovorjenih v načrtu izvedbe, enkrat letno objavi povprečno raven kakovosti storitev, ki so jo dosegli prevozniki v železniškem prometu.

5. Začasno znižanje uporabnin za infrastrukturo za vlake, opremljene z ETCS, se v skladu s členom 32(3) določi:

Za prevoz tovora:

Leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Popusti pri uporabnini	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Za prevoz potnikov:

Leto	2020	2021	2022	2023	2024
Popusti pri uporabnini	5%	5%	5%	5%	5%

↓ 2001/14/ES (prilagojeno)

PRILOGA IX

Časovni načrt postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti

⊠ (iz člena 43) ⊠

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2002/844/ES člen 1

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. Upravljavci infrastrukture se lahko dogovorijo o drugačnih datumih in v tem primeru o tem obvestijo Komisijo, če to utegne vplivati na mednarodni promet.
-

↓ 2001/14/ES

⇒ novo

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. Upravljavci železniške infrastrukture najpozneje 11 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda določijočasne mednarodne vlakovne poti v sodelovanju z drugimi zadevnimi ⇒ upravljavci infrastrukture ⇐ ~~organi za dodeljevanje infrastrukture iz člena 15~~. Upravljavci železniške infrastrukture zagotovijo, kolikor je mogoče, da se te vlakovne poti upoštevajo v nadaljnjih postopkih.
5. Upravljavca železniške infrastrukture najpozneje štiri mesece po roku za vložitev prošenj prosilcev pripravi osnutek voznega reda.
-

PRILOGA X**Finančni izkazi za namene nadzora, ki se predložijo regulatornemu organu**

(iz člena 56(8))

V skladu s členom 56(8) se finančni izkazi za namene nadzora predložijo regulatornemu organu, obsegajo pa najmanj naslednje sestavne dele:

1. Ločevanje računov

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih morajo upravljavci infrastrukture in druga podjetja oziroma subjekti, ki izvajajo ali vključujejo različne kategorije železniških prevozov oziroma prejemajo javna sredstva,

- (a) vključujejo ločene izkaze uspeha in bilanco stanja za dejavnosti tovornega prometa, potniškega prometa in upravljanja infrastrukture;
- (b) podrobno izkazujejo posamezne vire ter porabo javnih sredstev in drugih oblik nadomestil na pregleden in podroben način, vključno s podrobnim pregledom denarnih tokov podjetja, da je mogoče ugotoviti, kako so bila ta javna sredstva in druge oblike nadomestil porabljena;
- (c) vključujejo kategoriji stroškov in dobičkov, iz katerih je mogoče na podlagi zahtev regulatornega organa ugotoviti, ali je med temi različnimi dejavnostmi prihajalo do navzkrižnega subvencioniranja;
- (d) so podrobni do tiste stopnje, za katero regulatorni organ meni, da je potrebna in sorazmerna;
- (e) kot prilogo vsebujejo dokument, v katerem je določena metodologija, ki se je uporabila za dodeljevanje stroškov med različne dejavnosti.

Če je regulirano podjetje del skupine, se finančni izkazi za namene nadzora pripravijo za skupino kot celoto in za vsako odvisno podjetje posebej. Poleg tega se v finančne izkaze za namene nadzora vključi vse podrobnosti o plačilih med podjetji, da se zagotovi, da so bila javna sredstva porabljena ustrezno.

2. Spremljanje uporabnin za dostop po tirih

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih upravljavci infrastrukture predložijo regulatornim organu,

- (a) določajo različne kategorije stroškov, zlasti pa zagotavljajo dovolj podatkov o mejnih/neposrednih stroških določenih storitev ali skupin storitev, tako da je omogočeno spremljanje uporabnin;
- (b) zagotavljajo dovolj podatkov za spremljanje posameznih uporabnin, ki so bile plačane za storitve (ali skupine storitev); ti podatki na zahtevo regulatornega organa vključujejo podatke o številu posameznih storitev, cene posameznih storitev in skupne prihodke za posamezne storitve, ki so jih plačale notranje in zunanje stranke;
- (c) navajajo stroške in prihodke za posamezne storitve (ali skupine storitev) z uporabo ustrezne stroškovne metodologije, kot to zahteva regulatorni organ, da se lahko ugotovi potencialno protikonkurenčno oblikovanje cen (navzkrižne subvencije, plenilske cene in previsoke cene).

3. Izkaz finančne uspešnosti

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih upravljavci infrastrukture predložijo regulatornim organu, vključujejo:

- (a) izkaz finančne uspešnosti;
- (b) izkaz skupnih odhodkov;
- (c) izkaz odhodkov za vzdrževanje;
- (d) izkaz odhodkov za obratovanje;
- (e) izkaz prihodkov;
- (f) po potrebi dodatne opombe v podporo izkazom ali njihovo obrazložitev.

4. Drugo

Revizijo finančni izkazi za namene nadzora upravljavcev infrastrukture opravi neodvisni revizor. Revizorsko poročilo se priloži finančnim izkazom za namene nadzora.

Finančni izkazi za namene nadzora vsebujejo izkaze uspeha in bilance stanja in so usklajeni z obveznimi računovodskimi izkazi podjetja, pri čemer se vse uskladitve obrazložijo.





PRILOGA XI

Del A

Razveljavljene direktive s seznamom njihovih poznejših sprememb (iz člena 67)

Direktiva Sveta 91/440/EGS
(UL L 237, 24.8.1991, str. 25)

Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 1)

Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 164)

Direktiva Sveta 2006/103/ES
(UL L 363, 20.12.2006, str. 344)

samo točka B Priloge

Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 315, 3.12.2007, str. 44)

samo člen 1

Direktiva Sveta 95/18/ES
(UL L 143, 27.6.1995, str. 70)

Direktiva 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 26)

Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)

samo člen 29

Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 29)

Odločba Komisije 2002/844/ES
(UL L 289, 26.10.2002, str. 30)

Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)

samo člen 30

Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 315, 3.12.2007, str. 44)

samo člen 2

Del B

Seznam rokov za prenos v nacionalno zakonodajo (iz člena 67)

Direktiva	Rok za prenos
91/440/EGS	1. januar 1993
95/18/ES	27. junij 1997
2001/12/ES	15. marec 2003
2001/13/ES	15. marec 2003
2001/14/ES	15. marec 2003
2004/49/ES	30. april 2006
2004/51/ES	31. december 2005
2006/103/ES	1. januar 2007
2007/58/ES	4. junij 2009

PRILOGA XII**KORELACIJSKA TABELA**

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 2(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1) pododstavek 1	Člen 1(1)
		Člen 1(2)	Člen 1(2)
Člen 2(2)			Člen 2(1)
	Člen 1(2)		Člen 2(2)
		Člen 1(3)	Člen 2(3)
Člen 2(3)	Člen 1(3)	Člen 1(4)	Člen 2(4)
Člen 2(4)			Člen 2(5)
Člen 3			Člen 3(1) do (8)
	Člen 2(b) in (c)		Člen 3(9) in (10)
		Člen 2	Člen 3(11) do (21)
Člen 4			Člen 4
Člen 5			Člen 5
Člen 6(1) in (2)			Člen 6(1) in (2)
Člen 9(4)			Člen 6(3)
Člen 6(1), drugi pododstavek			Člen 6(4)
Člen 6(3)			Člen 7(1)
		Člena 4(2) in 14(2)	Člen 7(2)
Člen 7(1), (3) in (4)			Člen 8(1), (2) in (3)
		Člen 6(1)	Člen 8(4)
Člen 9(1) in (2)			Člen 9(1) in (2)
Člen 10(3) in (3a)			Člen 10(1) in (2), prvi, drugi in tretji pododstavek
Člen 10(3b)			Člen 11(1), (2) in (3)

Člen 10 (3c) in (3e)

Člen 10(3f)

Člen 10b

Člen 10(5)

Člen 3

Člen 4(1) do (4)

Člen 5

Člen 6

Člen 7

Člen 8

Člen 9

Člen 4(5)

Člen 10

Člen 11

Člen 15

Člen 5

Člen 1(1)
pododstavek 2

Člen 3

Člen 4(1) in (3) do
(6)

Člen 6(2) do (5)

Člen 7

Člen 8

Člen 9

Člen 10

Člen 11(4)

Člen 11(5) in (6)

Člen 12

Člen 13

Člen 14

Člen 15

Člen 16

Člen 17(1) do (4)

Člen 18

Člen 19

Člen 20

Člen 21

Člen 22

Člen 23(1)

Člen 23(2) in (3)

Člen 24

Člen 25

Člen 26

Člen 27

Člen 28

Člen 29

Člen 30

Člen 31

Člen 32

Člen 33

Člen 34

Člen 12

Člen 14a

Člen 11

Člen 12

Člen 13

Člen 14(1) in (3)

Člen 15

Člen 16

Člen 17

Člen 18

Člen 19

Člen 20 (1), (2) in (3)

Člen 20(4)

Člen 21

Člen 22

Člen 23

Člen 24

Člen 25

Člen 26

Člen 27

Člen 28

Člen 29

Člen 30(1)

Člen 30(2)

Člen 31

Člen 33(1), (2) in (3)

Člen 35

Člen 36

Člen 38

Člen 39

Člen 40

Člen 41

Člen 42

Člen 43

Člen 44

Člen 45(1), (2) in (3)

Člen 45(4)

Člen 45(5)

Člen 46

Člen 47

Člen 48

Člen 49

Člen 50

Člen 51

Člen 52

Člen 53

Člen 54

Člen 55

Člen 56(1)

Člen 57

Člen 58

Člen 59

Člen 60

			Člen 61
			Člen 62
Člen 11		Člen 34	Člen 63
Člen 11a		Člen 35(1), (2) in (3)	Člen 64
Člen 10(9)			Člen 65
		Člen 38	Člen 66
			Člen 67
	Člen 17	Člen 39	Člen 68
Člen 16	Člen 18	Člen 40	Člen 69
			Priloga I
Priloga II			Priloga II
		Priloga II	Priloga III
			Priloga IV
	Priloga		Priloga V
		Priloga I	Priloga VI
			Priloga VII
			Priloga VIII
		Priloga III	Priloga IX
			Priloga X