



Bruselj, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Komisija je v svoji beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011, ki je bila sprejeta 28. marca 2011¹, predložila svojo vizijo o enotnem evropskem železniškem območju z notranjim trgom storitev v železniškem prometu, na katerem lahko evropski prevozniki v železniškem prometu opravljajo storitve brez nepotrebnih tehničnih in upravnih ovir.

Več pobud politike je priznalo potencial železniške infrastrukture kot glavno oporo notranjega trga in gonilno silo trajnostne rasti. Sklepi Evropskega sveta iz januarja 2012 so poudarili pomen sproščanja potenciala rasti popolnoma povezanega enotnega trga, vključno z ukrepi za omrežne panoge. Sporočilo Komisije o ukrepih za stabilnost, rast in delovna mesta, sprejeto 30. maja 2012, je poudarilo pomen nadaljnjega zmanjševanja regulativnega bremena in ovir za vstop v železniški sektor. Prav tako je tudi sporočilo Komisije o krepitvi upravljanja enotnega trga, sprejeto 8. junija 2012², poudarilo pomen prometnega sektorja.

Hkrati je Komisija za naslednji večletni finančni okvir 2014–2020 predlagala oblikovanje „instrumenta za povezovanje Evrope“ (Connecting Europe Facility – CEF) in iz skupnega proračunskega okvira 50 milijard EUR za prometno infrastrukturo namenila 31,7 milijarde EUR.

V zadnjem desetletju so trije zakonodajni „železniški paketi“ postopoma odprli nacionalne trge ter povečali konkurenčnost in interoperabilnost železniških storitev na ravni EU. Kljub znatnemu razvoju „pravnega reda EU“ pa je modalni delež železniškega prometa v notranjem prometu EU ostal skromen. Ta predlog je usmerjen na preostale ovire, ki omejujejo učinkovitost trgov storitev v železniškem prometu.

1.2 Problemi, ki jih je treba obravnavati

Preostale ovire se nanašajo predvsem na dostop do trga notranjih potniških storitev. V številnih državah članicah so ti trgi zaprti za konkurenco, kar ne omejuje le njihovega razvoja, temveč ustvarja tudi razlike med državami članicami, ki so svoje trge odprle, in tistimi, ki jih niso.

Notranjih potniških storitev večinoma ni mogoče opravljati le na komercialni podlagi in zahtevajo podporo države. Opravljajo se v okviru pogodb o izvajanju javne službe. Zato ta zakonodajni paket obravnava tudi vprašanje konkuriranja za pogodbe o izvajanju javne službe in dodatne točke, kot so razpoložljivost železniškega voznega parka za potencialne ponudnike za takšne pogodbe ter povezana sistema urejanja voznih redov in izdajanja vozovnic, če koristijo potniku.

Drugi sklop problemov, ki preprečuje razvoj celotnega potenciala trga storitev v železniškem prometu, so vprašanja, ki zadevajo upravljanje upravljavcev infrastrukture. Ker so upravljavci infrastrukture naravni monopoli, se ne odzivajo vedno na potrebe trga in njegovih uporabnikov, s čimer ovirajo delovanje celotnega sektorja. V številnih državah članicah upravljavci infrastrukture niso sposobni opravljati svojih nalog, ker so njihove funkcije razdeljene med dva različna organa. Poleg tega sedanji pravni okvir ni privedel do izboljšanja čezmejnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture.

¹ Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu; COM(2011) 144.

² Boljše upravljanje enotnega trga; COM(2012) 259.

Več ovir za vstop na trg izvira tudi iz razmer, v katerih so upravljanje infrastrukture in prevozne dejavnosti del iste povezane strukture. V takšnem primeru se upravljavci infrastrukture srečujejo z navzkrižjem interesov, ker morajo upoštevati poslovne interese povezane strukture in njenih hčerinskih prevoznih družb ter so spodbujeni k diskriminaciji pri zagotavljanju dostopa do infrastrukture.

Povezane strukture tudi zelo otežujejo izvrševanje ločevanja računov med upravljanjem infrastrukture in prevoznimi dejavnostmi. V povezani strukturi regulatorji težko sledijo finančnim tokovom med različnimi hčerinskimi družbami in krovno družbo. Računovodska orodja omogočajo umetno povečanje ali zmanjšanje rezultatov ustreznih hčerinskih družb. Navzkrižno subvencioniranje in prenosi infrastrukturnih sredstev na konkurenčne dejavnosti so resna ovira za vstopanje na trg za nove izvajalce, ki se na takšna sredstva ne morejo zanašati. Navzkrižno subvencioniranje lahko vključuje tudi državno pomoč, dodeljeno konkurenčnim dejavnostim.

1.2 Splošni cilji

Glavni cilj prometne politike Evropske unije je vzpostaviti notranji trg z visoko stopnjo konkurenčnosti ter usklajenim, uravnoteženim in trajnostnim razvojem gospodarskih dejavnosti. Bela knjiga o prometu iz leta 2011 je navedla, da bi morala železnica do leta 2050 prevzeti večino potniških prevozov na srednje razdalje. Ta premik na druge vrste prevoza bi prispeval k 20-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, kot je predvideno v Agendi za pametno, trajnostno in inovativno rast v okviru strategije Evropa 2020³. Bela knjiga je ugotovila, da večje spremembe v prometu ne bodo možne brez podpore ustrezne infrastrukture in pametnejšega pristopa k njeni uporabi.

Splošni cilj četrtega železniškega paketa je izboljšati kakovost in učinkovitost železniških storitev z odpravo vseh preostalih pravnih, institucionalnih in tehničnih ovir ter povečati uspešnost železniškega sektorja in njegove konkurenčnosti, da se zagotovi nadaljnji razvoj enotnega evropskega železniškega območja.

1.3 Posebni cilji

Ta predlog vključuje določbe z naslednjimi nameni:

a) Odprtje trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa s ciljem povečanja konkurenčnega pritiska na trge notranjih železniških storitev, da se poveča obseg in izboljša kakovost storitev v potniškem prometu. Te predloge je treba obravnavati hkrati s predlaganimi spremembami Uredbe (ES) št. 1370/2007 (obveznosti javne službe) in v tem smislu so namenjeni povečanju učinkovitosti javnega financiranja storitev v potniškem prometu.

b) Izboljšanje upravljanja upravljavca infrastrukture s ciljem zagotovitve enakega dostopa do infrastrukture. To bi bilo treba doseči z odpravo navzkrižja interesov, ki vpliva na odločitve upravljavca infrastrukture o dostopu do trga, in odpravo možnosti navzkrižnega subvencioniranja, ki obstaja v povezanih strukturah. Namen predloga je zagotoviti tudi, da se bodo vse funkcije upravljavca infrastrukture upravljale skladno. Poleg tega je cilj predloga krepitev usklajevanja med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu za boljšo obravnavo potreb trga in povečanje čezmejnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture.

³ Sporočilo Komisije: EVROPA 2020; Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast; COM(2010) 2020.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

V podporo Komisiji pri postopku ocenjevanja učinkov je bil vključen zunanji strokovnjak, ki je bil zaprosen za pripravo podporne študije in izvedbo ciljnega posvetovanja. Študija se je začela decembra 2011, končno poročilo pa je bilo predloženo decembra 2012.

Za zbiranje stališč zainteresiranih strani je bilo namesto odprtega posvetovanja izbranih več različnih metod ciljnega posvetovanja. Prilagojeni vprašalniki so bili med 1. marcem in 16. aprilom 2012 poslani 427 zainteresiranim stranem, povezanim z železniškim sistemom (prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, ministrstvom za javni promet, varnostnim organom, ministrstvom, zastopstvom, delavskim organizacijam itd.). Nanje je odgovorilo 40 % vprašanih. Stališča potnikov so bila zbrana z anketo Evrobarometer, ki je dosegla 25 000 prebivalcev, enakomerno porazdeljenih po 25 državah članicah, ki imajo železniške sisteme. Lokalni in regionalni organi so bili vključeni prek omrežja Odbora regij, opravljeno pa je bilo tudi posvetovanje z odborom za sektorski dialog o železniških sistemih.

Ta posvetovanja so bila dopolnjena s posvetovanjem z zainteresiranimi stranmi, ki je potekalo 29. maja 2012 (z okrog 85 udeleženci), konferenco z okrog 420 udeleženci, ki je bila 24. septembra 2012, in intervjuji z določenimi zainteresiranimi stranmi, ki so potekali skozi vse leto 2012. Službe Komisije so se sestale s predstavniki Skupnosti evropskih, Evropskih izvajalcev potniškega prometa, Evropske federacije delavcev v prometu, Zveze evropskih potnikov, Evropskih upravljavcev železniške infrastrukture in UITP – Mednarodnega združenja za javni prevoz. Organizirani so bili tudi obiski in osebni intervjuji z zainteresiranimi stranmi v Italiji, Franciji, Nemčiji, na Nizozemskem, Poljskem, Madžarskem, Švedskem in v Združenem kraljestvu.

Večina zainteresiranih strani se je med ciljnim posvetovanjem strinjala, da na kakovost železniških storitev in konkurenčnost sektorja v EU vplivajo različne ovire za dostop prevoznikov v železniškem prometu. Različno razlago zakonodaje je kot problem označilo 69 % zainteresiranih strani. Prevozniki v železniškem prometu so menili, da so glavna ovira za dostop omejitve zmogljivosti infrastrukture (tako je navedlo 83 %).

Rezultat posvetovanj je pokazal, da so stališča glede ustreznosti rešitev, ki bi morale zagotoviti neodvisno in učinkovito upravljanje železniške infrastrukture, zelo polarizirana. Velika večina ministrstev za promet, organov za konkurenco, regulatornih organov, neodvisnih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, potnikov in združenj špediterjev je zagovarjala popolno ločitev, ki bi zagotovila popolno preglednost in enake konkurenčne pogoje za vse prevoznike. Nasprotno pa so se krovne družbe, upravljavci infrastrukture, ki so odvisni od takšnih krovnih družb, in predstavniki delavcev sklicevali na znanstveno literaturo, ki poudarja pomanjkljivosti ločitve, kot so višji stroški transakcij in tveganje zaradi neučinkovitosti ločitve. Te zainteresirane strani so menile, da bi za rešitev teh problemov utegnili zadoščati večja vloga regulatornega nadzora. 64 % vprašanih je podprlo zamisel o oblikovanju posebnega organa predstavnikov vseh uporabnikov infrastrukture, da bi se zagotovilo nediskriminatorno upoštevanje interesov.

V celotnem času posvetovanj je Komisija uporabljala proaktiven pristop, da bi zainteresirane strani spodbudila k sodelovanju. Ob upoštevanju dejstva, da so lahko svoja mnenja izrazile vse ustrezne strani, so bili minimalni standardi Komisije glede posvetovanja izpolnjeni.

Na podlagi zgoraj navedene zunanje študije ter ugotovitev iz postopka posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je Komisija opravila kvantitativno in kvalitativno oceno učinka predlaganih ukrepov. Ta ocena je preučila alternativne možnosti za nove ukrepe, ki so namenjeni posodobitvi obstoječega regulativnega okvira.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1 Opredelitev pojma upravljavca infrastrukture (člen 3(2))

Pojasnilo določa vse ustrezne funkcije upravljanja železniške infrastrukture, ki jih mora opravljati upravljavec infrastrukture, zato da se zagotovi skladno izpolnjevanje vseh teh funkcij. Člen odpravlja možnost, ki je določena v sedanjem besedilu, da se funkcije upravljavca infrastrukture na železniškem omrežju ali delu omrežja dodelijo različnim organom ali podjetjem. Pojasnjuje tudi pomen različnih funkcij upravljanja infrastrukture.

3.2 Opredelitev pojma storitev mednarodnega potniškega prometa (točka 5 člena 3)

Storitve mednarodnega potniškega prometa opredeljuje peta točka sedanjega člena 3. Z odprtjem trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa postane razlikovanje med mednarodnimi in notranjimi storitvami potniškega prometa za namene te direktive nepomembno. Zato je ta opredelitev pojma črtana.

3.3 Ločevanje poslovnih računov znotraj povezane skupine (člen 6(2))

Sedanji člen 6(2) dopušča možnost, da se infrastruktura in prevozne storitve organizirajo v enem podjetju, pri čemer se izpolnijo zahteve glede ločitve poslovnih računov. Ker predlog vsebuje posebna pravila za ločevanje teh dveh dejavnosti, je treba to določbo črtati.

3.4 Institucionalna ločitev upravljavca infrastrukture (člen 7)

Ta določba določa, da bi morali biti upravljavci infrastrukture sposobni izpolnjevati vse potrebne funkcije za trajnostni razvoj infrastrukture. Uvaja tudi institucionalno ločitev upravljavca infrastrukture od prevoznih dejavnosti, in sicer tako, da isti pravni ali fizični osebi prepoveduje pravico hkratnega nadzora ali uveljavljanja vpliva na upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu. Dopušča možnost, da je država članica lastnik obeh pravnih subjektov, v katerih bi morali nadzor izvajati javni organi, ki so med seboj fizično in pravno ločeni.

3.5 Neodvisnost upravljavcev infrastrukture znotraj vertikalno povezanih podjetij (člena 7a in 7b)

Predlog dopušča, da vertikalno povezana podjetja, vključno s tistimi, ki imajo holdinško strukturo, ohranijo lastništvo nad upravljavcem infrastrukture. Vendar pojasnjuje, da je to dopustno le, če so izpolnjeni pogoji, ki zagotavljajo, da ima upravljavec infrastrukture dejanske pravice odločanja o vseh svojih funkcijah. Določa tudi, da je treba to zagotoviti z močnimi in učinkovitimi varovali, ki varujejo neodvisnost upravljavca infrastrukture. Določa, da bi morala biti ta varovala zagotovljena glede na strukturo podjetja, vključno z ločitvijo finančnih tokokrogov med upravljavcem infrastrukture in drugimi podjetji povezane skupine. Določa tudi pravila o strukturi upravljanja upravljavca infrastrukture.

3.6 Preveritev skladnosti (člen 7c)

Ta določba določa možnost, da države članice omejijo pravice dostopa prevoznikom v železniškem prometu, ki so del vertikalno povezanih podjetij, če Komisija ne more potrditi, da so se varovala, ki varujejo neodvisnost upravljavca infrastrukture, dejansko izvajala.

3.7 Usklajevalni odbor (člen 7d)

Cilj te določbe je zagotoviti dobro usklajevanje med upravljavcem infrastrukture in uporabniki omrežja, na katere vplivajo njegove odločitve, vključno s prosilci, predstavniki potnikov in uporabniki tovornih storitev ter regionalnimi in lokalnimi organi. Navaja vprašanja, o katerih bi se moral upravljavec infrastrukture posvetovati z uporabniki in ki

vključujejo njihove potrebe glede razvoja železniške infrastrukture, cilje uspešnosti, dodeljevanje zmogljivosti in zaračunavanje uporabnin.

3.8 Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture (člen 7e)

Predlog vzpostavlja forum za čezmejno sodelovanje upravljavcev infrastrukture s ciljem razvoja evropskega železniškega omrežja. To vključuje sodelovanje pri določanju ključnih koridorjev omrežja, koridorjev za železniški tovorni promet in izvajanje načrta uvedbe evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Predlog zajema tudi vlogo, ki bi jo morale imeti to omrežje pri spremljanju uspešnosti upravljavcev infrastrukture, da se izboljša kakovost storitev, ki jih nudijo upravljavci infrastrukture.

3.9 Pogoji dostopa do železniške infrastrukture (člen 10)

Člen 10(2) je spremenjen tako, da evropskim prevoznikom v železniškem prometu odobri pravice dostopa za izvajanje notranjih storitev potniškega prometa. Ker je ločevanje med mednarodnimi in notranjimi storitvami, ki je prisotno v sedanji zakonodaji, odpravljen, je treba črtati člena 10(3) in 10(4), katerih namen je bil določanje mednarodnega ali notranjega značaja storitev.

3.10 Omejevanje pravice dostopa (člen 11)

Ta določba omogoča državam članicam, da omejijo pravice dostopa za izvajanje notranjih ali mednarodnih storitev, če bi uveljavljanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe. Ker to zdaj velja za mednarodne storitve, določba določa, da so regulatorni organi v skladu s skupnimi postopki in merili pristojni za določanje, ali je zaradi notranjih storitev ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.

3.11 Skupni informacijski sistemi in povezani sistemi za izdajanje vozovnic (člen 13a)

Da se zagotovi ohranitev koristi omrežja za potnike, ta določba državam članicam omogoča, da vzpostavijo informacijske sisteme in povezane sisteme za izdajanje vozovnic, ki so skupni za vse prevoznike v železniškem prometu, vključene v izvajanje notranjih storitev potniškega prometa, na način, ki ne izkrivlja konkurence. Določa tudi sprejetje usklajenih načrtov za nepredvidljive razmere za prevoznike v železniškem prometu, da zagotovijo pomoč potnikom, če nastane večja motnja prometa.

3.12 Pravice do zmogljivosti (člen 38(4))

Ta določba je spremenjena z namenom, da se vsem udeležencem na trgu zagotovi zadostna pravna varnost za razvoj njihovih dejavnosti. Opredeljuje časovni okvir, v katerem bi morali regulatorni organi oceniti, ali bo ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe. To je skladno s postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V zadnjem desetletju rast železniškega potniškega prometa ni zadoščala za povečanje njegovega modalnega deleža v primerjavi z avtomobili in letalstvom. Modalni delež železniškega potniškega prometa v Evropski uniji v višini 6 % je ostal precej stabilen. Storitve železniškega potniškega prometa niso dosegale dinamike razvoja potreb z vidika ponudbe ali kakovosti.
- (2) Trga Unije za tovarne in mednarodne potniške vlake sta za konkurenco odprta od leta 2007 oziroma 2010 na podlagi direktiv 2004/51/ES⁶ in 2007/58/ES⁷. Nekatere države članice so konkurenci odprle tudi svoje trge notranjih storitev potniškega prometa bodisi z uvedbo pravic prostega dostopa bodisi s sklepanjem pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov ali na podlagi obeh ukrepov.
- (3) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja⁸ vzpostavlja enotno evropsko železniško območje s skupnimi pravili o upravljanju prevoznikov v železniškem

⁴ UL C , , str. .

⁵ UL C , , str. .

⁶ UL L 164, 30.4.2004, str. 164.

⁷ UL L 315, 3.12.2007, str. 44.

⁸ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

prometu in upravljavcev infrastrukture, financiranju infrastrukture in zaračunavanju uporabnin, pogojih za dostop do železniške infrastrukture in storitev ter o regulatornem nadzoru trga storitev v železniškem prometu. Z zagotovitvijo vseh teh elementov se odpiranje trga Unije za storitve v železniškem prometu in reforma upravljanja upravljavcev infrastrukture s ciljem zagotavljanja enakega dostopa do infrastrukture zdaj lahko zaključita.

- (4) Direktiva 2012/34/EU zahteva, da Komisija, če je ustrezno, predlaga zakonodajne ukrepe v zvezi z odprtjem trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in za razvoj ustreznih pogojev za zagotavljanje nediskriminatornega dostopa do infrastrukture na podlagi veljavnih zahtev v zvezi z ločitvijo upravljanja železniške infrastrukture in prevoznih dejavnosti.
- (5) Z vzpostavitvijo usklajevalnega odbora bi bilo treba zagotoviti boljše usklajevanje med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, da se dosežeta učinkovito upravljanje in uporaba infrastrukture.
- (6) Države članice bi morale zagotoviti tudi, da bo vse funkcije, ki so potrebne za trajnostno delovanje, vzdrževanje in razvoj železniške infrastrukture, skladno opravljal sam upravljavec infrastrukture.
- (7) Čezmejne probleme bi bilo treba učinkovito obravnavati med upravljavci infrastrukture iz različnih držav članic z vzpostavitvijo evropskega omrežja upravljavcev infrastrukture.
- (8) Da se zagotovi enak dostop do infrastrukture, bi bilo treba odpraviti vsa navzkrižja interesov, ki izhajajo iz povezanih struktur, ki vključujejo upravljanje infrastrukture in prevozne dejavnosti. Odprava spodbud za diskriminacijo konkurentov je edina možnost za zagotovitev enakega dostopa do železniške infrastrukture. Je zahteva za uspešno odprtje trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa. To bi moralo odpraviti tudi morebitno navzkrižno subvencioniranje, ki obstaja v takšnih povezanih strukturah in prav tako povzroča izkrivljanja trga.
- (9) Sedanje zahteve glede neodvisnosti upravljavcev infrastrukture od prevoznikov v železniškem prometu, ki so določene v Direktivi 2012/34/EU, zajemajo le bistvene funkcije upravljavca infrastrukture, ki vključujejo odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti in odločanje o zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo. Vendar je nujno, da se vse funkcije izvajajo na neodvisen način, ker se lahko tudi druge funkcije uporabljajo za diskriminacijo konkurentov. To velja zlasti za odločitve o investicijah ali vzdrževanju, ki se lahko sprejemajo tako, da dajejo prednost delom omrežja, ki jih uporabljajo predvsem prevozniki povezanega podjetja. Odločitve o načrtovanju vzdrževalnih del lahko vplivajo na razpoložljivost vlakovnih poti za konkurente.
- (10) Sedanje zahteve iz Direktive 2012/34/EU vključujejo le pravno in organizacijsko neodvisnost ter neodvisnost pri odločanju. To ne izključuje povsem možnosti ohranitve povezanega podjetja, če so zagotovljene te tri kategorije neodvisnosti. Glede neodvisnosti pri odločanju je treba zagotoviti, da ustrezna varovala izključujejo nadzor povezanega podjetja nad odločanjem upravljavca infrastrukture. Vendar tudi celovita uporaba takšnih varoval ne odpravlja v celoti vseh možnosti za diskriminatorno obnašanje do konkurentov, ki obstajajo v prisotnosti vertikalno povezanega podjetja. V povezanih strukturah še naprej obstaja zlasti možnost navzkrižnega subvencioniranja ali pa regulatorni organi vsaj zelo težko nadzorujejo in izvršujejo varovala, ki so vzpostavljena za preprečevanje takšnega navzkrižnega

subvencioniranja. Institucionalna ločitev upravljanja infrastrukture in prevozne dejavnosti je najuspešnejši ukrep za rešitev teh problemov.

- (11) Zato bi morale države članice zagotoviti, da ista pravna ali fizična oseba ali osebe niso upravičene uveljavljati nadzora nad upravljavcem infrastrukture in hkrati nadzora ali kakršne koli pravice nad prevoznikom v železniškem prometu. Hkrati bi moral nadzor nad prevoznikom v železniškem prometu onemogočati uveljavljanje nadzora ali kakršnih koli pravic nad upravljavcem infrastrukture.
- (12) Kadar države članice še naprej ohranjajo upravljavca infrastrukture, ki je del vertikalno povezanega podjetja, bi morale uvesti vsaj stroga varovala, da se zagotovi dejanska neodvisnost celotnega upravljavca infrastrukture v razmerju do povezanega podjetja. Ta varovala se ne bi smela nanašati le na korporativno organiziranost upravljavca infrastrukture v razmerju do povezanega podjetja, temveč tudi na strukturo upravljanja upravljavca infrastrukture in, kolikor je v povezani strukturi to možno, preprečevati finančne prenose med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti povezanega podjetja. Ta varovala ne ustrezajo le temu, kar je potrebno za izpolnjevanje zahtev glede neodvisnosti pri odločanju o bistvenih funkcijah v skladu z Direktivo 2012/34/EU za neodvisnost upravljavca infrastrukture, temveč presegajo te zahteve z dodajanjem določb za izključitev, da se prihodki upravljavca infrastrukture lahko uporabijo za financiranje drugih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. To bi se moralo uporabljati neodvisno od uporabe fiskalne zakonodaje držav članic in ne glede na pravila EU o državni pomoči.
- (13) Kljub izvajanju varoval, ki zagotavljajo neodvisnost, lahko vertikalno povezana podjetja zlorabijo svojo strukturo za zagotavljanje nedovoljenih konkurenčnih prednosti prevoznikom v železniškem prometu, ki pripadajo takšnim podjetjem. Zato bi morala Komisija ne glede na člen 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije na zahtevo države članice ali na lastno pobudo preveriti, ali se ta varovala dejansko izvajajo in ali so odstranjena vsa preostala izkrivljanja konkurence. Če Komisija ne more potrditi, da je bilo to doseženo, bi morale vse države članice imeti možnost, da omejijo ali prekličejo pravice dostopa zadevnih povezanih prevoznikov.
- (14) Podelitev pravice dostopa do železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu Unije za izvajanje notranjih potniških storitev v vseh državah članicah lahko vpliva na organizacijo in financiranje železniških storitev potniškega prometa, ki se zagotavljajo v okviru pogodb o izvajanju javne službe. Države članice bi morale imeti možnost takšne pravice dostopa omejiti, če bi ogrozile ekonomsko ravnovesje navedenih pogodb o izvajanju javne službe in če je to odobril ustrezni regulatorni organ.
- (15) Regulatorni organi bi morali oceniti morebitni gospodarski vpliv notranjih storitev potniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogojev prostega dostopa, na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, na podlagi zahteve zainteresiranih strani in na podlagi objektivne ekonomske analize.
- (16) Postopek ocenjevanja bi moral upoštevati potrebo po zagotovitvi določene pravne varnosti vsem udeležencem na trgu, da lahko razvijajo svoje dejavnosti. Postopek bi moral biti čim bolj enostaven, učinkovit in pregleden ter skladen s postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (17) Ocenjevanje, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodb o izvajanju javne službe ogroženo, bi moralo upoštevati vnaprej določena merila. Takšna merila in podrobnosti postopka, ki jih je treba upoštevati, se lahko čez čas razvijejo, zlasti v smislu izkušenj

regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu, ter lahko upoštevajo posebne značilnosti notranjih storitev potniškega prometa.

- (18) Pri ocenjevanju, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, bi morali regulatorni organi upoštevati gospodarski učinek načrtovane storitve na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, njen vpliv na dobičkonosnost vseh storitev, ki so vključene v takšne pogodbe o izvajanju javne službe, in posledice na neto stroških pristojnega javnega organa, ki je sklenil pogodbe. Pri tem ocenjevanju bi bilo treba preučiti dejavnike, kot so povpraševanje potnikov, določanje cen vozovnic, organizacija izdaje vozovnic, mesto in število postajališč ter čas in pogostost predlagane nove storitve.
- (19) Da bi povečale privlačnost železniških storitev za potnike, bi morale države članice imeti možnost, da od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo notranje storitve potniškega prometa, zahtevajo, da z vozovnicami, vozovnicami, ki veljajo za vse proge, in rezervacijami sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic. Če se takšen sistem vzpostavi, bi morale biti zagotovljeno, da ne izkrivlja trga ali ustvarja diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu.
- (20) V skladu s Skupnimi političnimi izjavami z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih⁹ so se države članice zavezale, da bodo v utemeljenih primerih prigravitvam svojih ukrepov za prenos priložile enega ali več dokumentov, ki pojasnjujejo razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov o prenosu. Glede na to direktivo zakonodajalec meni, da je treba prenos takšnih dokumentov utemeljiti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

1. Člen 3 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(2) ‚upravljavec infrastrukture‘ pomeni vsak organ ali podjetje, ki zagotavlja razvoj, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture na omrežju; razvoj vključuje načrtovanje omrežja, finančno načrtovanje in načrtovanje investicij ter gradnjo in posodobitve infrastrukture; upravljanje infrastrukture vključuje vse elemente postopka dodeljevanja vlakovnih poti, vključno z določitvijo in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanjem posameznih poti, upravljanje prometa in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin; vzdrževanje vključuje obnove infrastrukture in druge dejavnosti upravljanja sredstev“;

(b) točka 5 se črta;

(c) doda se nova točka 31:

„(31) ‚vertikalno povezano podjetje‘ pomeni podjetje, v katerem je:

⁹ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

- eden ali več prevoznikov v železniškem prometu v celoti ali delno v lasti istega podjetja kakor upravljavec infrastrukture (krovnna družba) ali
- upravljavec infrastrukture v celoti ali delno v lasti enega ali več prevoznikov v železniškem prometu ali
- eden ali več prevoznikov v železniškem prometu v celoti ali delno v lasti upravljavca infrastrukture.“.

2. V členu 6 se črta odstavek 2.

3. Člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Institucionalna ločitev upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) in je neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.

Za zagotovitev neodvisnosti upravljavca infrastrukture države članice poskrbijo, da so upravljavci infrastrukture organizirani v subjektu, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.

2. Države članice poskrbijo tudi, da isti pravni ali fizični osebi ali osebam ni dovoljeno:

(a) hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora v smislu Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004¹⁰, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu in upravljavcu infrastrukture;

(b) imenovati članov nadzornega odbora, upravnega odbora ali organov, ki zakonito zastopajo upravljavca infrastrukture, in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad prevoznikom v železniškem prometu, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu;

(c) biti član nadzornega odbora, upravnega odbora ali organov, ki zakonito zastopajo podjetje prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture;

(d) upravljati železniške infrastrukture ali biti del uprave upravljavca infrastrukture in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad prevoznikom v železniškem prometu, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu ali upravljati prevoznika v železniškem prometu ali biti del njegove uprave in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad upravljavcem infrastrukture, imeti kakršnega koli interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v upravljavcu infrastrukture.

3. Kadar je oseba iz odstavka 2 država članica ali drugi javni organ, se za izvajanje tega člena šteje, da javna organa, ki sta med seboj fizično in pravno

¹⁰ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

ločena ter uveljavljata nadzor ali druge pravice iz odstavka 2 nad upravljavcem infrastrukture na eni in prevoznikom v železniškem prometu na drugi strani, nista ista oseba ali osebi.

4. Če ne pride do navzkrižja interesov in je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko upravljavec infrastrukture odda določena razvojna, obnovitvena in vzdrževalna dela v podizvajanje prevoznikom v železniškem prometu ali kateremu koli drugemu organu, ki deluje pod nadzorom upravljavca infrastrukture, pri čemer ohrani pooblastilo za sprejemanje odločitev o takšnih delih.
5. Kadar na datum začetka veljavnosti te direktive upravljavec infrastrukture pripada vertikalno povezanemu podjetju, se lahko države članice odločijo, da odstavkov od 2 do 4 tega člena ne bodo uporabljale. V takšnem primeru zadevna država članica zagotovi, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) ter je dejansko organizacijsko neodvisen in neodvisen pri odločanju od katerega koli prevoznika v železniškem prometu v skladu z zahtevami iz členov od 7a do 7c.“

4. Vstavijo se naslednji členi od 7a do 7e:

„Člen 7a

Dejanska neodvisnost upravljavca infrastrukture znotraj vertikalno povezanega podjetja

1. Države članice zagotovijo, da se upravljavec infrastrukture organizira v organu, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu ali krovne družbe, ki nadzoruje takšne prevoznike, in od katerih koli drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja.
2. Pravni subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja, ki delujejo na trgih storitev v železniškem prometu, nimajo nobenih neposrednih ali posrednih poslovnih deležev v upravljavcu infrastrukture. Tudi upravljavec infrastrukture nima nobenih neposrednih ali posrednih poslovnih deležev v katerih koli pravnih subjektih znotraj vertikalno povezanega podjetja, ki deluje na trgih storitev v železniškem prometu.
3. Prihodki upravljavca infrastrukture se ne smejo uporabiti za financiranje drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja, temveč samo za financiranje poslovanja upravljavca infrastrukture in plačilo dividend končnemu lastniku vertikalno povezanega podjetja. Upravljavec infrastrukture ne sme dajati posojil nobenim drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno povezanega podjetja in noben drugi pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja ne sme dajati posojil upravljavcu infrastrukture. Vse storitve, ki jih drugi pravni subjekti nudijo upravljavcu infrastrukture, temeljijo na pogodbah in se plačajo po tržnih cenah. Dolg, pripisan upravljavcu infrastrukture, je jasno ločen od dolga, pripisanega drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno povezanega podjetja, in ti dolgovi se servisirajo ločeno. Računi upravljavca infrastrukture in drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja se vodijo na način, ki zagotavlja izpolnjevanje teh določb ter omogoča ločene finančne tokokroge za upravljavca infrastrukture in za druge pravne subjekte znotraj vertikalno povezanega podjetja.

4. Ne glede na člen 8(4) upravljavec infrastrukture pridobiva finančna sredstva na kapitalskih trgih samostojno in ne prek drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. Drugi pravni subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja ne pridobivajo finančnih sredstev prek upravljavca infrastrukture.
5. Upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja in jih v skladu s členom 56(12) da na voljo regulatornemu organu na njegovo zahtevo.

Člen 7b

Dejanska neodvisnost uslužbencev in uprave upravljavca infrastrukture znotraj vertikalno povezanega podjetja

1. Brez poseganja v odločitve regulatornega organa iz člena 56 ima upravljavec infrastrukture dejanska pooblastila za odločanje, neodvisno od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja, v zvezi z vsemi funkcijami iz člena 3(2). Splošna struktura upravljanja in statut družbe upravljavca infrastrukture zagotavljata, da noben drugi pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja neposredno ali posredno ne določa obnašanja upravljavca infrastrukture v zvezi s temi funkcijami.

2. Člani upravnega odbora in vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture niso člani nadzornega ali upravnega odbora ali vodilni uslužbenci nobenih drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja.

Člani nadzornega ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja niso v upravnem odboru ali vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture.

3. Upravljavec infrastrukture ima nadzorni odbor, ki ga sestavljajo predstavniki končnih lastnikov vertikalno povezanega podjetja.

Nadzorni organ se lahko posvetuje z usklajevalnim odborom iz člena 7d o vprašanjih, ki spadajo pod njegovo pristojnost.

Odločitve o imenovanju in podaljšanju mandata, delovnih pogojih, vključno s plačilom, ter prenehanju mandata članov upravnega odbora upravljavca infrastrukture sprejema nadzorni odbor. Identiteta ter pogoji, ki urejajo trajanje in prenehanje mandata oseb, ki jih nadzorni odbor imenuje za člane upravnega odbora upravljavca infrastrukture ali jim podaljša mandat, ter razlogi za vse predlagane sklepe o prenehanju takšnega mandata se priglasijo regulatornemu organu iz člena 55. Navedeni pogoji in odločitve iz tega odstavka postanejo zavezujoči le, če jih izrecno odobri regulatorni organ. Regulatorni organ lahko nasprotuje takšnim odločitvam, če nastanejo dvomi o strokovni neodvisnosti osebe, imenovane v upravni odbor, ali v primeru predčasnega prenehanja mandata člana upravnega odbora upravljavca infrastrukture.

Pravice uveljavljanja pritožb pri regulatornem organu se podelijo članom upravnega odbora, ki želijo vložiti pritožbe zoper predčasno prenehanje mandata.

4. Člani nadzornega odbora ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture tri leta po odhodu iz upravljavca infrastrukture nimajo pravice biti na nobenem vodilnem položaju v katerem koli drugem

pravnem subjektu znotraj vertikalno povezanega podjetja. Člani nadzornega ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja tri leta po odhodu iz navedenih drugih pravnih subjektov nimajo pravice biti na nobenem vodilnem položaju v upravljavcu infrastrukture.

5. Upravljavec infrastrukture ima lastno osebje in je lociran v prostorih, ki so ločeni od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. Da se zagotovi neodvisnost upravljavca infrastrukture, je dostop do informacijskih sistemov varovan. Notranja pravila ali pogodbe o zaposlitvi osebja jasno omejujejo stike z drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja na uradne komunikacije, povezane z izvrševanjem funkcij upravljavca infrastrukture, kar velja tudi v razmerju do drugih prevoznikov v železniškem prometu zunaj vertikalno povezanega podjetja. Prenos osebja med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja, razen prenosa iz točke (c), je možen le, če se zagotovi, da se med njimi ne prenašajo občutljive informacije.
6. Upravljavec infrastrukture ima potrebne organizacijske zmogljivosti za opravljanje vseh svojih funkcij neodvisno od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja in izvajanja teh funkcij ali katerih koli dejavnosti, povezanih z njimi, ne sme prenesti na te pravne subjekte.
7. Člani nadzornega ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture nimajo deležev in posredno ali neposredno ne prejemajo nobenih finančnih ugodnosti od nobenih drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. Elementi njihovega plačila, ki so povezani z uspešnostjo, niso odvisni od poslovnih rezultatov nobenih drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja ali katerih koli pravnih subjektov, ki jih to podjetje nadzoruje, temveč le od rezultatov upravljavca infrastrukture.

Člen 7c

Postopek preveritve skladnosti

1. Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo odloči, ali upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno povezanega podjetja, izpolnjujejo zahteve iz člena 7a in člena 7b, ali je izvajanje teh zahtev ustrezno, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse prevoznike v železniškem prometu ter da ni izkrivljanja konkurence na ustreznem trgu.
2. Komisija ima pravico od države članice, v kateri je sedež vertikalno povezanega podjetja, v razumnem roku zahtevati vse potrebne informacije. Komisija se posvetuje z zadevnim regulatornim organom ali organi ter, če je ustrezno, omrežjem regulatornih organov iz člena 57.
3. Države članice lahko omejijo pravice dostopa iz člena 10 prevoznikom v železniškem prometu, ki so del vertikalno povezanega podjetja, kateremu pripada zadevni upravljavec infrastrukture, če Komisija države članice obvesti, da zahteve v skladu z odstavkom 1 niso bile predložene, dokler Komisija takšne zahteve ne preuči ali če v skladu s postopkom iz člena 62(2) odloči, da:
 - (a) na zahteve Komisije po informacijah v skladu z odstavkom 2 ni bilo ustreznih odgovorov, ali

- (b) zadevni upravljavec infrastrukture ne izpolnjuje zahtev iz členov 7a in 7b ali
- (c) izvajanje zahtev iz členov 7a in 7b ne zadošča za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za vse prevoznike v železniškem prometu in odsotnosti izkrivljanja konkurence v državi članici, v kateri je sedež zadevnega upravljavca infrastrukture.

Komisija odloči v razumnem roku.

- 4. Zadevna država članica lahko zahteva, da Komisija razveljavi svojo odločitev iz odstavka 3 v skladu s postopkom iz člena 62(2), kadar država članica Komisiji zadovoljivo dokaže, da razlogov za odločitev ni več. Komisija odloči v razumnem roku.
- 5. Brez poseganja v odstavke od 1 do 4 stalno skladnost z zahtevami iz členov 7a in 7b spremlja regulatorni organ iz člena 55. Vsak prosilec, ki meni, da te zahteve niso izpolnjene, ima pravico pritožbe regulatornemu organu. Na podlagi takšne pritožbe regulatorni organ v rokih, navedenih v členu 56(9), odloči o vseh potrebnih ukrepih za izboljšanje stanja.

Člen 7d

Usklajevalni odbor

- 1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture za vsako omrežje vzpostavijo in organizirajo usklajevalne odbore. Člani tega odbora so lahko vsaj upravljavec infrastrukture, znani prosilci v smislu člena 8(3) in tudi potencialni prosilci, če to zahtevajo, organizacije, ki jih zastopajo, zastopniki uporabnikov železniških tovornih in potniških storitev ter, če je to ustrezno, regionalni in lokalni organi. Predstavniki države članice in zadevni regulatorni organ so na sestanke usklajevalnega odbora vabljeni kot opazovalci.
- 2. Usklajevalni odbor pripravlja ustrezne predloge ali svetuje upravljavcu infrastrukture in, če je to ustrezno, državi članici o:
 - (a) potrebah prosilcev glede vzdrževanja in razvoja zmogljivosti železniške infrastrukture;
 - (b) vsebini k uporabnikom naravnanih ciljev uspešnosti, ki jih vsebujejo pogodbeni sporazumi iz člena 30, ter spodbudah iz člena 30(1) in njihovem izvajanju;
 - (c) vsebini in izvajanju programov omrežja iz člena 27;
 - (d) okviru za obračunavanje uporabnin in pravilih, ki jih določi država, ter sistemu obračunavanja uporabnin, ki ga je vzpostavil upravljavec infrastrukture v skladu s členom 29, ter stopnji in strukturi uporabnin za infrastrukturo;
 - (e) postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, vključno s prednostnimi pravili za dodeljevanje zmogljivosti med različne kategorije uporabnikov infrastrukture;
 - (f) vprašanjih intermodalnosti;
 - (g) vseh drugih vprašanjih, ki so povezana s pogoji za dostop in uporabo infrastrukture ter kakovostjo storitev upravljavca infrastrukture.

Usklajevalni odbor je pooblaščen, da od upravljavca infrastrukture zahteva ustrezne informacije o točkah od (a) do (g), da lahko te naloge izvaja.

3. Usklajevalni odbor pripravi poslovnik, ki vključuje zlasti pravila za sodelovanje na sestankih in pogostost sestankov, ki morajo potekati najmanj enkrat na četrletje. Poročilo o razpravah v usklajevalnem odboru, v katerem so navedena ustrezna stališča članov odbora, se letno predloži upravljavcu infrastrukture, državi članici, zadevnemu regulatornemu organu in Komisiji.

Člen 7e

Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da so upravljavci infrastrukture prisotni in sodelujejo v omrežju za razvoj železniške infrastrukture Unije, zlasti zaradi zagotavljanja pravočasnega in učinkovitega izvajanja vseevropskega prometnega omrežja, vključno s ključnimi koridorji omrežja, tovornimi koridorji v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010¹¹ in načrtom uvedbe evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) iz Sklepa 2012/88/EU¹².

Komisija je članica omrežja. Usklajuje in podpira delo omrežja ter po potrebi pripravlja priporočila zanj. Zagotavlja aktivno sodelovanje ustreznih upravljavcev infrastrukture.

2. Omrežje sodeluje v dejavnostih spremljanja trga iz člena 15 in primerja učinkovitost upravljavcev infrastrukture na podlagi skupnih kazalnikov in meril za kakovost, kot so zanesljivost, zmogljivosti, razpoložljivost, točnost in varnost njihovih omrežij, kakovost in uporaba sredstev, vzdrževanje, obnove, izboljšanja, naložbe in finančna učinkovitost.
3. Komisija lahko sprejme ukrepe za določanje skupnih načel in delovnih postopkov omrežja, zlasti zaradi zagotavljanja skladnosti primerjalnih dejavnosti, ter postopke, ki jih je treba upoštevati pri sodelovanju v omrežju. Navedeni ukrepi se sprejmejo z izvedbenim aktom v skladu s postopkom iz člena 62(3).“.

5. Člen 10 se spremeni:

- (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Prevoznikom v železniškem prometu se pod enakimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja vseh vrst storitev potniškega železniškega prometa. Prevozniki v železniškem prometu imajo pravico, da potnike pobirajo na kateri koli postaji in jih odlagajo na drugi. Ta pravica vključuje dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev iz točke 2 Priloge II.“;

- (b) odstavka 3 in 4 se črtata.

6. Člen 11 se spremeni:

¹¹ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

¹² UL L 51, 23.2.2012, str. 51.

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, določeno v členu 10(2), na potniške storitve med danim odhodnim krajem in danim namembnim krajem, če je ista proga ali alternativna proga vključena v eno ali več pogodb o izvajanju javne službe in bi uveljavljanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnovesje zadevne pogodbe ali pogodb o izvajanju javne službe.“;

(b) prvi pododstavek odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitev pa temelji na vnaprej določenih merilih. To določijo po zahtevi, ki jo v enem mesecu po informaciji o nameravani storitvi potniškega prometa iz člena 38(4) predloži kateri koli od naslednjih subjektov:

- (a) pristojni organ oziroma pristojni organi, ki so dodelili pogodbo o izvajanju javne službe;
- (b) kateri koli drugi zainteresirani pristojni organ, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;
- (c) upravljavec infrastrukture;
- (d) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne storitve.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Regulatorni organ poda obrazložitev svoje odločitve in pogoje, v skladu s katerimi lahko kateri koli od spodaj navedenih subjektov v enem mesecu po prejetju obvestila zahteva ponovno preučitev odločitve:

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

Če se regulatorni organ odloči, da bi bilo zaradi nameravane potniške storitve iz člena 38(4) ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe, navede možne spremembe takšne storitve, ki bi zagotovile, da so izpolnjeni pogoji za odobritev pravice dostopa iz člena 10(2).“;

(d) odstavek 5 se črta.

7. Vstavi se naslednji člen 13a:

„Člen 13a

Skupni informacijski sistemi in povezani sistemi za izdajanje vozovnic

1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007¹³ in Direktivo 2010/40/EU¹⁴ lahko države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve notranjega potniškega prometa, da sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij ali se odločijo, da pristojne organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzročajo izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in da ga upravlja javni ali zasebni pravni subjekt ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa.
 2. Države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve v potniškem prometu, da zagotovijo in uskladijo načrte za nepredvidljive razmere, da bi v smislu člena 18 Uredbe (ES) št. 1371/2007 zagotovili pomoč potnikom v primeru večjih motenj pri izvajanju storitev.“.
8. V členu 38 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:
- „4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitev potniškega prometa, zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe obvesti vsaj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti delovnega voznega reda, na katerega se nanaša zahteva po zmogljivostih. Da bi lahko zadevni regulatorni organi presodili, kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se takoj, najpozneje pa v petih dneh, obvestijo vsi pristojni organi, ki so sklenili pogodbo za storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeni v pogodbi o izvajanju javne službe, vsi drugi zainteresirani pristojni organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 11, ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o izvajanju javne službe na progi te storitve potniškega prometa.“.
9. V členu 63 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:
- „1. Komisija do 31. decembra 2024 oceni vpliv te direktive na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju.
- Do istega datuma Komisija oceni, ali v povezavi z upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno povezanega podjetja, še obstajajo diskriminatorno ravnanje ali druge vrste izkrivljanja konkurence. Komisija po potrebi predlaga nove zakonodajne ukrepe.“

Člen 2

1. Države članice najpozneje do [18 mesecev po začetku veljavnosti] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov.

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

¹³ UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

¹⁴ UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

1. Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Točke od 5 do 8 člena 1 se uporabljajo od 1. januarja 2018 [pravočasno za delovni vozni red, ki se začne uporabljati 14. decembra 2019].

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*