

Uradni list

Evropske unije

C 431



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Zvezek 59

22. november 2016

Vsebina

III Pripravljalni akti

SVET

2016/C 431/01	Stališče Sveta (EU) št. 20/2016 v prvi obravnavi z namenom sprejetja direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture Sprejeto s strani Sveta dne 17. oktobra 2016 ⁽¹⁾	1
2016/C 431/02	Utemeljitev Sveta: Stališče Sveta (EU) št. 20/2016 v prvi obravnavi za sprejetje direktive 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	18

SL

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

III

(Pripravljalni akti)

SVET

STALIŠČE SVETA (EU) št. 20/2016 V PRVI OBRAVNAVI**z namenom sprejetja direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture****Sprejeto s strani Sveta dne 17. oktobra 2016****(Besedilo velja za EGP)**

(2016/C 431/01)

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 odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ vzpostavlja enotno evropsko železniško območje s skupnimi pravili o upravljanju prevoznikov v železniškem 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. Za dokončno vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja bi bilo treba razširiti načelo prostega dostopa na trge notranjega železniškega prometa in spremeniti upravljanje infrastrukture, da bi zagotovili enak dostop do nje.
- (2) Rast železniškega potniškega prometa zaostaja za razvojem drugih vrst prevoza. Dokončna vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja bi morala prispevati k nadaljnjemu razvoju železniškega prometa kot zanesljive alternative drugim vrstam prevoza. Pri tem je ključno, da se začne zakonodaja o vzpostavitvi enotnega železniškega območja dejansko uporabljati v predpisanih rokih.

⁽¹⁾ UL C 327, 12.11.2013, str. 122.⁽²⁾ UL C 356, 5.12.2013, str. 92.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 17. oktobra 2016. Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

- (3) Trga Unije za storitve železniškega tovarnega prometa in mednarodne storitve železniškega potniškega prometa sta za konkurenco odprta od leta 2007 oziroma 2010 v skladu z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ in Direktivo 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾. Poleg tega so nekatere države članice konkurenci odprle tudi svoje notranje storitve potniškega prometa z uvedbo pravic do prostega dostopa ali objavljanjem razpisov za sklepanje pogodb za opravljanje javne službe ali z obema ukrepoma. Odprtje trga bi moralo pozitivno vplivati na delovanje enotnega evropskega železniškega območja ter omogočiti boljše storitve za uporabnike.
- (4) Konkretna izvezja iz področja uporabe Direktive 2012/34/EU bi morala državam članicam omogočati, da upoštevajo specifične značilnosti strukture in organizacije železniških sistemov na svojem ozemlju, obenem pa zagotavljati celovitost enotnega evropskega železniškega območja.
- (5) Obratovanje železniške infrastrukture v omrežju vključuje vodenje-upravljanje in signalizacijo. Dokler proga obratuje, bi moral upravljavec infrastrukture zlasti zagotoviti, da je infrastruktura primerna za predvideno uporabo.
- (6) Da bi ugotovili, ali bi bilo treba določeno podjetje šteti za vertikalno integrirano, bi bilo treba uporabiti koncept nadzora v smislu Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽³⁾. Kadar sta upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu popolnoma neodvisna drug od drugega, a ju država članica nadzoruje neposredno brez vmesnega subjekta, bi morala šteti za ločena subjekta. Vladno ministrstvo, ki nadzoruje prevoznika v železniškem prometu in upravljavca železniške infrastrukture, ne bi smeli šteti za vmesni subjekt.
- (7) Direktiva uvaja dodatne zahteve za zagotovitev neodvisnosti upravljavca infrastrukture. Države članice bi morale imeti možnost izbirati med različnimi organizacijskimi modeli, ki bi zajemali vse od popolne strukturne ločitve do vertikalne integracije, vendar bi bilo treba pri tem uporabljati ustrezna varovala, ki bi zagotavljala nepristranskost upravljavca infrastrukture glede bistvenih funkcij, upravljanja prometa in načrtovanja vzdrževanja. Države članice bi morale zagotoviti, da je upravljavec infrastrukture glede bistvenih funkcij organizacijsko in pri odločanju neodvisen, ob upoštevanju omejitev, določenih z vzpostavljenim okvirom za zaračunavanje uporabnin in dodeljevanje zmogljivosti.
- (8) V vertikalno integriranih podjetjih bi bilo treba z varovali zagotoviti, da drugi pravni subjekti v tovrstnih podjetjih ne bi imeli odločilnega vpliva na imenovanje in odpušcanje oseb, pristojnih za odločanje o bistvenih funkcijah. Države članice bi morale zato zagotoviti, da so vzpostavljeni pritožbeni postopki.
- (9) Države članice bi morale vzpostaviti nacionalni okvir za ocenjevanje nasprotja interesov. V tem okviru bi moral regulatorni organ upoštevati vse osebne, finančne, gospodarske ali poslovne interese, ki bi lahko neprimerno vplivali na nepristranskost upravljavca infrastrukture. Kadar sta upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu neodvisna drug od drugega, dejstvo, da ju neposredno nadzira isti organ države članice, ne bi smelo šteti kot razlog za nasprotje interesov v smislu te direktive.
- (10) Odločanje upravljavcev infrastrukture glede dodeljevanja vlakovnih poti in odločanje glede zaračunavanja uporabnin sta bistveni funkciji, ki sta ključni za zagotavljanje pravičnega in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture. Vzpostaviti bi bilo treba močna varovala, ki bi preprečevala vzpostavitev vsakršnega neustreznega vpliva na odločitve upravljavca infrastrukture v zvezi s takimi funkcijami. Ta varovala bi morala biti ustrezno prilagojena različnim strukturam upravljanja pri železniških subjektih.
- (11) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence, bi bilo treba sprejeti tudi ustrezne ukrepe, s katerimi bi zagotovili nepristransko izvajanje funkcij upravljanja prometa in načrtovanja vzdrževanja. Upravljavci infrastrukture bi v tem okviru morali prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti dostop do ustreznih informacij. Če bi pri tem upravljavci infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu odobrili dodatni dostop do procesa upravljanja prometa, bi ga morali pod enakimi pogoji odobriti vsem zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

⁽¹⁾ Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

⁽²⁾ Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture (UL L 315, 3.12.2007, str. 44).

⁽³⁾ Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).

- (12) Če bistvene funkcije izvaja neodvisni organ za zaračunavanje uporabnin in/ali za dodeljevanje poti, bi bilo treba zagotoviti nepristranskost upravljavca infrastrukture glede funkcij upravljanja prometa in vzdrževanja, vendar pa teh funkcij ne bi bilo treba prenesti na neodvisni organ.
- (13) Regulatorni organi bi morali biti pristojni za spremljanje upravljanja prometa, načrtovanja obnavljanja ter načrtovanih ali nenačrtovanih vzdrževalnih del, da bi zagotovili, da pri tem ne bi prihajalo do diskriminacije.
- (14) Države članice bi načeloma morale zagotoviti, da je upravljavec infrastrukture odgovoren za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje omrežja ter da je pooblaščen za razvoj železniške infrastrukture v tem omrežju. Če so te funkcije oddane v podizvajanje različnim subjektom, pa bi moral upravljavec infrastrukture vendarle ohraniti nadzorna pooblastila in nositi končno odgovornost za njihovo izvajanje.
- (15) Upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno integriranega podjetja, lahko pod pogoji iz te direktive v podizvajanje poleg bistvenih funkcij oddajo tudi druge funkcije v okviru zadevnega podjetja, če to ne povzroči nasprotja interesov in če je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij. Bistvenih funkcij ne bi smeli oddati v podizvajanje nobenemu drugemu subjektu vertikalno integriranega podjetja, razen če ta subjekt opravlja izključno bistvene funkcije.
- (16) Če je to ustrezno, zlasti zaradi večje učinkovitosti, so funkcije upravljanja infrastrukture lahko porazdeljene med več upravljavcev infrastrukture, tudi v primerih javno-zasebnih partnerstev. Vsak posamezni upravljavec infrastrukture bi moral biti v celoti odgovoren za funkcije, ki jih opravlja.
- (17) Finančne transferje med upravljavcem infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, v vertikalno integriranih podjetjih pa med upravljavcem infrastrukture in vsemi drugimi pravnimi subjekti v integriranem podjetju, ki bi lahko – zlasti zaradi navzkrižnega subvencioniranja – povzročili izkrivljanje konkurence na trgu, bi bilo treba preprečiti.
- (18) Upravljavci infrastrukture lahko uporabijo prihodke od dejavnosti upravljanja infrastrukturnega omrežja, ki vključujejo uporabo javnih sredstev, za financiranje svojega poslovanja ali izplačilo dividend svojim vlagateljem kot dobiček od njihovih naložb v železniško infrastrukturo. Takšni vlagatelji so lahko država in kateri koli zasebni delničar, ne pa podjetja, ki so del vertikalno integriranega podjetja ter ki izvajajo nadzor nad prevoznikom v železniškem prometu in zadevnim upravljavcem infrastrukture. Dividende, ki izhajajo iz dejavnosti, ki ne vključujejo uporabe javnih sredstev ali prihodkov iz uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, lahko porabijo tudi podjetja, ki so del vertikalno integriranega podjetja ter ki izvajajo nadzor nad prevoznikom v železniškem prometu in zadevnim upravljavcem infrastrukture.
- (19) Načela pri zaračunavanju uporabnin ne bi smela preprečevati, da bi se prihodki od infrastrukturne uporabnine stekali preko državnih računov.
- (20) Če upravljavec infrastrukture znotraj vertikalno integriranega podjetja nima ločene pravne osebnosti, bistvene funkcije pa so prenesene na zunanega izvajalca in je za njih zadolžen neodvisen organ za zaračunavanje uporabnin in/ali dodeljevanje poti, bi bilo treba na ravni določenih oddelkov v podjetju smiselno uporabljati ustrezne določbe o finančni preglednosti in neodvisnosti upravljavcev infrastrukture.
- (21) Za učinkovito upravljanje omrežja in učinkovito uporabo infrastrukture bi bilo treba z uporabo ustreznih usklajevalnih mehanizmov zagotoviti boljše usklajevanje med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu.
- (22) Da bi omogočili učinkovito in uspešno opravljanje storitev železniškega prometa v Uniji, bi bilo treba vzpostaviti evropsko mrežo upravljavcev infrastrukture, ki bi temeljila na obstoječih platformah. Za namene sodelovanja v tej mreži bi bilo treba državam članicam omogočiti, da same določijo organ ali organe, ki bi jih bilo treba šteti za njihove glavne upravljavce infrastrukture.
- (23) Glede na raznolikost omrežij, kar zadeva njihovo velikost in gostoto, različne organizacijske strukture nacionalnih in lokalnih ali regionalnih organov ter izkušnje teh organov pri odpiranju trga, bi bilo treba državam članicam dopustiti dovolj prožnosti, da bi svoja železniška omrežja organizirale tako, da bi bilo mogoče izvajati storitve s prostim dostopom in storitve v okviru pogodb za opravljanje javne službe, in sicer da bi zagotovile visoko kakovost storitev, lahko dostopnih za vse potnike.

- (24) Podelitev pravice dostopa do železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu Unije za izvajanje notranjih storitev potniškega prometa v vseh državah članicah bi lahko vplivala na organizacijo in financiranje železniških storitev potniškega prometa, zagotovljenih v okviru pogodb za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da na podlagi odločitve ustreznega regulatornega organa takšno pravico dostopa omejijo, če bi lahko ogrozila ekonomsko ravnovesje navedenih pogodb za opravljanje javne službe.
- (25) Pravica prevoznikov v železniškem prometu, da se jim odobri dostop do infrastrukture, ne vpliva na možnost pristojnega organa, da dodeli izključne pravice v skladu s členom 3 Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ ali da pogodbo za opravljanje javne službe sklene neposredno pod pogoji, določenimi v členu 5 navedene uredbe. Država članica zaradi obstoja take pogodbe za opravljanje javne službe ne bi smela imeti pravice, da drugim prevoznikom v železniškem prometu omeji pravico dostopa do zadevne železniške infrastrukture za opravljanje storitev železniškega potniškega prometa, razen če bi te storitve ogrozile ekonomsko ravnovesje pogodb za opravljanje javne službe.
- (26) Regulatorni organi bi morali na zahtevo zainteresiranih strani na podlagi objektivne ekonomske analize oceniti, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje obstoječih pogodb za opravljanje javne službe ogroženo.
- (27) Pri ocenjevanju bi morali upoštevati, da je treba vsem udeležencem na trgu zagotoviti zadostno pravno varnost, da lahko razvijajo svoje dejavnosti. Postopek bi moral biti čim bolj enostaven, učinkovit in pregleden ter skladen s postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (28) Pod pogojem, da je zagotovljen nediskriminatorni dostop, države članice lahko določijo posebne pogoje za pridobitev pravice dostopa do infrastrukture, da bi s tem omogočile izvajanje integriranega sistema vozniških redov za storitve železniškega potniškega prometa.
- (29) Razvoj železniške infrastrukture in izboljšanje kakovosti storitev železniškega potniškega prometa sta glavni prednostni nalogi pri spodbujanju trajnostnega prometnega sistema in sistema mobilnosti v Evropi. Z razvojem železniškega omrežja za visoke hitrosti bi lahko zlasti vzpostavili boljše in hitrejšie povezave med gospodarskimi in kulturnimi središči Evrope. Storitve železniškega prometa visokih hitrosti ljudem in trgov omogočajo hitro, zanesljivo, okolju prijazno in stroškovno učinkovito povezovanje ter spodbujajo potnike, naj začnejo uporabljati železniški prevoz. Zato je posebej pomembno spodbujati tako javne kot zasebne naložbe v železniško infrastrukturo za visoke hitrosti, da bi ustvarili ugodne razmere za pozitivno donosnost naložb ter kar najbolje izkoristili gospodarske in družbene koristi takih naložb. Države članice bi morale imeti še naprej možnost, da se odločijo za različne načine spodbujanja naložb v železniško infrastrukturo za visoke hitrosti in uporabo prog za visoke hitrosti.
- (30) Da bi razvili trg storitev potniškega prometa visokih hitrosti ter spodbujali optimalno uporabo razpoložljive infrastrukture in konkurenčnost storitev potniškega prometa visokih hitrosti, kar bi imelo pozitivne posledice za potnike, bi bilo treba odprti dostop do storitev potniškega prometa visokih hitrosti omejiti le v posebnih okoliščinah in na podlagi objektivne ekonomske analize regulatornega organa.
- (31) Da bi potnikom omogočili dostop do podatkov, ki jih potrebujejo za načrtovanje poti in rezervacijo vozovnic v Uniji, bi bilo treba spodbujati uporabo skupnih informacijskih sistemov in sistemov za izdajanje vozovnic, veljavnih za vse proge, ki so bili razviti na trgu. Glede na pomen spodbujanja neprekinjenih sistemov javnega prevoza bi bilo treba prevoznike v železniškem prometu spodbujati k razvijanju takšnih sistemov, s čimer bi se omogočile multimodalne in čezmejne možnosti ter možnosti za mobilnost od vrat do vrat.
- (32) Sistemi za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, bi morali biti interoperabilni in nediskriminatorni. Prevozniki v železniškem prometu bi morali k razvoju takšnih sistemov prispevati tako, da bi vse ustrezne podatke, potrebne za načrtovanje poti in rezervacijo vozovnic, dali na voljo nediskriminatorno in v interoperabilni obliki. Države članice bi morale zagotoviti, da takšni sistemi ne diskriminirajo med prevozniki v železniškem prometu ter da upoštevajo potrebo po zagotavljanju zaupnosti poslovnih informacij, varstva osebnih podatkov in spoštovanja pravil o konkurenci. Komisija bi morala spremljati in poročati o razvoju teh sistemov ter po potrebi predložiti zakonodajne predloge.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

- (33) Države članice bi morale zagotoviti, da so pri opravljanju storitev železniškega prometa upoštevane zahteve v zvezi z zagotavljanjem ustrezne socialne zaščite, obenem pa bi morale poskrbeti za nemoten napredek pri vzpostavljanju enotnega evropskega železniškega območja. Pri tem bi bilo treba spoštovati obveznosti, ki v skladu z nacionalno zakonodajo izhajajo iz zavezujočih kolektivnih pogodb ali sporazumov, sklenjenih med socialnimi partnerji, in ustrezne socialne standarde. Te obveznosti ne bi smele posegati v zakonodajo Unije na področju socialnega in delovnega prava. Komisija bi morala dejavno podpirati prizadevanja v okviru sektorskega socialnega dialoga o železnicah.
- (34) Komisija bi morala v okviru že začetega pregleda Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ oceniti, ali so potrebni novi zakonodajni akti o izdajanju spričeval za vlakovno osebje.
- (35) Države članice bi morale imeti možnost, da same odločajo o ustreznih finančnih strategijah za pospešitev vgradnje evropskega sistema za nadzor vlakov (ETCS), zlasti o uporabi diferenciranih uporabnin za dostop do tirov.
- (36) Upravljalci infrastrukture bi morali v zvezi z incidenti ali nesrečami, ki vplivajo na čezmejni promet, med seboj sodelovati, da bi si izmenjali vse pomembne informacije, ki bi omogočile hitro obnovitev normalnih prometnih razmer.
- (37) Da bi izpolnili cilje enotnega evropskega železniškega območja in zagotovili nediskriminatorni dostop do železniške infrastrukture, bi morali regulatorni organi med seboj sodelovati.
- (38) Bistveno je zlasti sodelovanje regulatornih organov pri zadevah v zvezi s storitvami mednarodnega železniškega prometa ali železniško infrastrukturo dveh držav, pri katerih so potrebne odločitve dveh ali več regulatornih organov, in sicer zaradi usklajevanja pri sprejemanju svojih odločitev, da bi se izognili pravni negotovosti in zagotovili učinkovitost storitev mednarodnega železniškega prometa.
- (39) V procesu odpiranja nacionalnih trgov železniških storitev konkurenci z odobritvijo dostopa do omrežij vsem prevoznikom v železniškem prometu bi morale imeti države članice na voljo zadostno prehodno obdobje za prilagoditev nacionalnega prava in organizacijskih struktur. Države članice bi zato morale imeti možnost, da veljavne nacionalne predpise o dostopu do trga ohranijo do konca prehodnega obdobja.
- (40) Države članice so se v skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložljivih dokumentih ⁽²⁾ zavezale, da bodo v utemeljenih primerih uradnemu obvestilu o svojih ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih bodo pojasnile razmerje med sestavnimi deli direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

(1) Člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 in 13 ter poglavja IV izvzamejo:“;

(b) vstavijo se naslednji odstavki:

„3a. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 8 izvzamejo:

lokalne proge z omejenim prometom, katerih dolžina ne presega 100 km in ki se uporabljajo za tovorni promet med glavno prometno povezavo ter odpravnimi mesti in namembnimi kraji pošiljk vzdolž teh prog, če

⁽¹⁾ Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L 315, 3.12.2007, str. 51).

⁽²⁾ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

te proge upravljajo drugi subjekti kot glavni upravljavec infrastrukture in če (a) jih uporablja le en tovorni prevoznik ali če (b) bistvene funkcije v zvezi s temi progami izvaja organ, ki ni pod nadzorom nobenega prevoznika v železniškem prometu. Kadar je en sam tovorni prevoznik, ga lahko države članice izvzamejo tudi iz uporabe poglavja IV, dokler za zmogljivost ne zaprosi drug prosilec. Ta odstavek se lahko uporablja tudi, kadar se proga v omejenem obsegu uporablja tudi za storitve potniškega prometa. Države članice obvestijo Komisijo o nameravanem izvzetju takšnih prog iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 8.

3b. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d izvzamejo:

regionalna omrežja z omejenim prometom, ki jih upravlja drug subjekt kot glavni upravljavec infrastrukture in se uporabljajo za opravljanje storitev regionalnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja en sam prevoznik v železniškem prometu – ki ni glavni prevoznik v železniškem prometu države članice – dokler ni vložena prošnja za zmogljivost za storitve potniškega prometa v tem omrežju in pod pogojem, da je prevoznik neodvisen od prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve tovornega prometa. Ta odstavek se lahko uporablja tudi, kadar se proga v omejenem obsegu uporablja za storitve tovornega prometa. Države članice obvestijo Komisijo o nameravanem izvzetju takšnih prog iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Brez poseganja v odstavek 3 lahko države članice iz uporabe člena 8(3) izvzamejo lokalne in regionalne železniške infrastrukture, ki nimajo strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu, iz uporabe členov 7, 7a in 7c ter poglavja IV pa lokalne železniške infrastrukture, ki nimajo strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu. Države članice o nameravanem izvzetju takšnih železniških infrastruktur uradno obvestijo Komisijo. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi odloči, ali se lahko šteje, da takšna železniška infrastruktura nima strateškega pomena. Pri tem upošteva dolžino zadevnih železniških prog, njihovo raven uporabe in obseg prometa, ki bi ga to lahko zadevalo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2)“;

(d) vstavi se naslednji odstavek:

„8a. Države članice lahko za obdobje 10 let po ... [začetek veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)] izvzamejo iz uporabe poglavij II in IV te direktive, z izjemo členov 10, 13 in 56, izolirane železniške proge, ki so krajše od 500 km in katerih tirna širina ni enaka tirni širini glavnega domačega omrežja ter ki so povezava s tretjo državo, v kateri se železniška zakonodaja Unije ne uporablja, in jih upravlja upravljavec infrastrukture, ki ne upravlja glavnega domačega omrežja. Prevozniki v železniškem prometu, ki delujejo izključno na takšnih progah, se lahko izvzamejo iz uporabe poglavja II.

Takšna izvzetja je mogoče podaljšati za obdobja, ki ne presegajo pet let. Država članica, ki namerava podaljšati izvzetje, o svoji nameri obvesti Komisijo najpozneje 12 mesecev pred iztekom izvzetja. Komisija preuči, ali so pogoji za izvzetje iz prvega pododstavka še vedno izpolnjeni. Če pogoji niso izpolnjeni, Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi odloči o prenehanju izvzetja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2)“;

(e) dodata se naslednja odstavka:

„12. Če je v okviru obstoječega javno-zasebnega partnerstva, sklenjenega pred 16. junijem 2015, zasebna stran tega partnerstva tudi prevoznik v železniškem prometu, ki je pristojen za zagotavljanje storitev potniškega železniškega prometa na infrastrukturi, lahko države članice takšno zasebno stran še naprej izvzamejo iz uporabe členov 7, 7a in 7d ter omejijo pravico do pobiranja in odlaganja potnikov v zvezi s tistimi storitvami, ki jih prevoznik v železniškem prometu opravlja na isti infrastrukturi kot storitve potniškega prometa, ki jih zasebna stran opravlja v okviru javno-zasebnega partnerstva.

13. Zasebni upravljavci infrastrukture, ki so del javno-zasebnih partnerstev, sklenjenih pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)], in ne prejemajo javnih sredstev, se izvzamejo iz uporabe člena 7d, pod pogojem, da posojila in finančna jamstva, s katerimi upravlja upravljavec infrastrukture, niti neposredno niti posredno ne koristijo posameznim prevoznikom v železniškem prometu.“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(2) „upravljavec infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, odgovorno za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje železniške infrastrukture v omrežju ter odgovorno za sodelovanje pri njenem razvoju, v skladu s pravili, ki jih določi država članica v okviru svoje splošne politike za razvoj in financiranje infrastrukture;“;

(b) vstavijo se naslednje točke:

„(2a) „razvoj železniške infrastrukture“ pomeni načrtovanje omrežja, finančno načrtovanje in načrtovanje naložb ter gradnjo in posodabljanje infrastrukture;

(2b) „obratovanje železniške infrastrukture“ pomeni dodeljevanje vlakovnih poti, upravljanje prometa in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo;

(2c) „vzdrževanje železniške infrastrukture“ pomeni dela za vzdrževanje stanja in zmogljivosti obstoječe infrastrukture;

(2d) „obnavljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za zamenjavo obstoječe infrastrukture, ki ne spremenijo njenega splošnega delovanja;

(2e) „posodabljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za spremembo obstoječe infrastrukture, ki izboljšajo njeno splošno delovanje;

(2f) „bistvene funkcije upravljanja infrastrukture“ pomeni odločanje glede dodeljevanja vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti in dodeljevanja posameznih vlakovnih poti, ter odločanje glede zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin, v skladu z okvirom za zaračunavanje uporabnin in okvirom za dodeljevanje zmogljivosti, ki ju države članice določijo na podlagi členov 29 in 39.“;

(c) dodajo se naslednje točke:

„(31) „vertikalno integrirano podjetje“ pomeni podjetje, v katerem v smislu Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 (*):

(a) upravljavca infrastrukture nadzoruje podjetje, ki obenem nadzoruje tudi enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture;

(b) upravljavca infrastrukture nadzoruje eden ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture; ali

(c) upravljavec infrastrukture nadzoruje enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture.

Pomeni tudi podjetje, ki ima različne oddelke, vključno z upravljavcem infrastrukture in enim ali več oddelki, ki opravljajo prevozne storitve in nimajo ločene pravne osebnosti.

Če sta upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu popolnoma neodvisna drug od drugega, a država članica oba nadzoruje neposredno brez vmesnega subjekta, ne štejeta za vertikalno integrirano podjetje za namene te direktive;

(32) „javno-zasebno partnerstvo“ pomeni zavezujoč dogovor med javnimi organi in enim ali več podjetji, ki niso glavni upravljavec infrastrukture države članice, na podlagi katerega podjetja deloma ali v celoti zgradijo in/ali financirajo železniško infrastrukturo in/ali pridobijo pravico za opravljanje funkcij, naštetih v točki (2), za vnaprej določeno obdobje. Dogovor je lahko v kakršni koli ustrezni pravno zavezujoči obliki, določeni v nacionalni zakonodaji;

- (33) „upravni odbor“ pomeni višji organ podjetja, ki opravlja izvršilne in upravne funkcije ter je pristojen in odgovoren za tekoče vodenje podjetja;
- (34) „nadzorni odbor“ pomeni najvišji organ podjetja, ki opravlja nadzorne naloge, vključno z izvajanjem nadzora nad upravnim odborom in splošnimi strateškimi odločitvami v zvezi s podjetjem;
- (35) „vozovnica, ki velja za vse proge,“ pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prometa enega ali več prevoznikov v železniškem prometu;
- (36) „storitve potniškega prometa visokih hitrosti“ pomeni storitve železniškega potniškega prometa, ki se opravljajo brez vmesnih postankov med dvema krajema, oddaljenima več kot 200 km, na posebej zgrajenih progah za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrost 250 km/h ali več in na katerih se v povprečju dosega taka hitrost.

(*) Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).“;

(3) v členu 6 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Za namene tega člena države članice, ki uporabljajo člen 7a(3), zahtevajo, da je podjetje organizacijsko razdeljeno na različne oddelke, ki nimajo ločene pravne osebnosti znotraj zadevnega podjetja.“;

(4) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Neodvisnost upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture odgovoren za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje omrežja ter da je pooblaščen za razvoj železniške infrastrukture v tem omrežju, v skladu z nacionalnim pravom.

Države članice zagotovijo, da noben drug pravni subjekt znotraj vertikalno integriranega podjetja nima odločilnega vpliva na odločitve upravljavca infrastrukture v zvezi z bistvenimi funkcijami.

Države članice zagotovijo, da člani nadzornega odbora in upravnega odbora upravljavca infrastrukture ter njim neposredno odgovorni vodstveni delavci ravnaajo nediskriminatorno in da na njihovo nepristranskost ne vpliva nobeno nasprotje interesov.

2. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture organiziran kot subjekt, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu in, pri vertikalno integriranih podjetjih, od katerih koli drugih pravnih subjektov znotraj podjetja.

3. Države članice zagotovijo, da isti posamezniki ne morejo biti hkrati imenovani oziroma zaposleni:

- (a) kot člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in kot člani upravnega odbora prevoznika v železniškem prometu;
- (b) kot osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, in kot člani upravnega odbora prevoznika v železniškem prometu;
- (c) če obstaja nadzorni odbor, kot člani nadzornega odbora upravljavca infrastrukture in kot člani nadzornega odbora prevoznika v železniškem prometu;
- (d) kot člani nadzornega odbora podjetja, ki je del vertikalno integriranega podjetja in ki izvaja nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad upravljavcem infrastrukture, in kot člani upravnega odbora tega upravljavca infrastrukture.

4. Pri vertikalno integriranih podjetjih člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, ne prejemajo plačil za uspešnost od nobenega drugega pravnega subjekta znotraj vertikalno integriranega podjetja, niti ne prejemajo nobenih bonusov, povezanih predvsem s finančno uspešnostjo posameznih prevoznikov v železniškem prometu. Lahko pa se jim ponudijo spodbude v zvezi s splošnim delovanjem železniškega sistema.

5. Če imajo različni subjekti znotraj vertikalno integriranega podjetja skupne informacijske sisteme, je dostop do občutljivih informacij v zvezi z bistvenimi funkcijami omejen na pooblaščen osebe upravljavca infrastrukture. Občutljive informacije se ne pošiljajo drugim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja.

6. Določbe odstavka 1 tega člena ne posegajo v pravice držav članic do odločanja o razvoju in financiranju železniške infrastrukture ter v pristojnosti držav članic glede financiranja infrastrukture in zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, pa tudi glede dodeljevanja zmogljivosti, kot je določeno v členu 4(2) in členih 8, 29 in 39.“;

(5) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 7a

Neodvisnost bistvenih funkcij

1. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture glede bistvenih funkcij organizacijsko in na ravni odločanja neodvisen, v okviru omejitev, določenih v členu 4(2) in členih 29 in 39.

2. Pri uporabi odstavka 1 države članice zagotovijo zlasti, da:

- (a) prevoznik v železniškem prometu ali kateri koli drug pravni subjekt nima odločilnega vpliva na upravljavca infrastrukture v zvezi z bistvenimi funkcijami, brez poseganja v vlogo držav članic glede določanja okvira za zaračunavanje uporabnin in okvira za dodeljevanje zmogljivosti ter posebnih pravil za zaračunavanje uporabnin v skladu s členoma 29 in 39;
- (b) prevoznik v železniškem prometu ali kateri koli drug pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja nima odločilnega vpliva na imenovanje in odpušcanje oseb, pristojnih za odločanje o bistvenih funkcijah;
- (c) mobilnost oseb, pristojnih za bistvene funkcije, ne povzroči nasprotja interesov.

3. Države članice lahko odločijo, da zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo oziroma dodeljevanje poti izvajata organ za zaračunavanje uporabnin in/ali organ za dodeljevanje poti, ki sta po pravni obliki, organizaciji in odločanju neodvisna od prevoznika v železniškem prometu. V tem primeru lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabljale določb člena 7(2) ter točk (c) in (d) člena 7(3).

Točka (a) člena 7(3) in člen 7(4) se smiselno uporabljata za vodje oddelkov, pristojne za upravljanje infrastrukture in zagotavljanje storitev železniškega prometa.

4. Določbe te direktive, ki se navezujejo na bistvene funkcije upravljavca infrastrukture, se uporabljajo za neodvisni organ za zaračunavanje uporabnin in/ali za dodeljevanje poti.

Člen 7b

Nepriistranskost upravljavca infrastrukture v zvezi z upravljanjem prometa in načrtovanjem vzdrževanja

1. Države članice zagotovijo, da se funkciji upravljanja prometa in načrtovanja vzdrževanja izvajata pregledno in nediskriminatorno ter da na osebe, pristojne za odločanje glede teh funkcij, ne vpliva nobeno nasprotje interesov.

2. Države članice v zvezi z upravljanjem prometa zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu v primeru motenj, ki jih zadevajo, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Če upravljavec infrastrukture odobri dodaten dostop do procesa upravljanja prometa, to stori za zadevnega prevoznika v železniškem prometu pregledno in nediskriminatorno.

3. Upravljavec infrastrukture se v zvezi z dolgoročnim načrtovanjem večjih vzdrževalnih del in/ali obnavljanjem železniške infrastrukture posvetuje s prosilci in v kar največji meri upošteva izražene pomisleke.

Upravljavec infrastrukture vzdrževalna dela načrtuje nediskriminatorno.

Člen 7c

Podizvajanje in deljeno opravljanje funkcij upravljavca infrastrukture

1. Če se ne pojavijo nasprotja interesov in če je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko upravljavec infrastrukture:

- (a) odda funkcije v podizvajanje drugemu subjektu, če ta ni prevoznik v železniškem prometu, ne nadzoruje prevoznika v železniškem prometu, niti ga ne nadzoruje prevoznik v železniškem prometu. Znotraj vertikalno integriranega podjetja se bistvene funkcije ne oddajo v podizvajanje nobenemu drugemu subjektu vertikalno integriranega podjetja, razen če ta subjekt opravlja izključno bistvene funkcije;
- (b) odda v podizvajanje izvedbo del in povezanih nalog v zvezi z razvojem, vzdrževanjem in obnavljanjem železniške infrastrukture, in sicer prevoznikom v železniškem prometu ali podjetjem, ki nadzorujejo prevoznika v železniškem prometu, ali ki jih nadzoruje prevoznik v železniškem prometu.

Upravljavec infrastrukture obdrži nadzorna pooblastila – in nosi končno odgovornost – za izvajanje funkcij iz člena 3(2). Subjekt, ki izvaja bistvene funkcije, ravnava v skladu s členi 7, 7a, 7b in 7d.

2. Z odstopanjem od člena 7(1) lahko funkcije upravljanja infrastrukture izvajajo različni upravljavci infrastrukture, vključno s strankami javno-zasebnih partnerskih dogovorov, pod pogojem, da izpolnjujejo zahteve iz člena 7(2) do (6) in členov 7a, 7b in 7d ter da prevzamejo celotno odgovornost za izvajanje zadevnih funkcij.

3. Kadar bistvene funkcije niso dodeljene operaterju oskrbe z električno energijo, se ta izvzame iz pravil, ki se uporabljajo za upravljavce infrastrukture, pod pogojem, da je zagotovljena skladnost z ustreznimi določbami o razvoju omrežja, zlasti členom 8.

4. Upravljavec infrastrukture lahko pod nadzorom regulatornega organa ali katerega koli drugega neodvisnega pristojnega organa, ki ga določijo države članice, nediskriminatorno sklepa dogovore o sodelovanju z enim ali več prevozniki v železniškem prometu, z namenom zagotoviti koristi strankam, na primer manjše stroške ali boljše delovanje dela omrežja, na katerega se nanaša dogovor.

Ta organ spremlja izvajanje takšnih dogovorov in lahko v utemeljenih primerih svetuje, naj se prekinejo.

Člen 7d

Finančna preglednost

1. Ob upoštevanju nacionalnih postopkov, ki se uporabljajo v posameznih državah članicah, lahko upravljavec infrastrukture prihodke od dejavnosti upravljanja infrastrukturnega omrežja, vključno z javnimi sredstvi, uporablja le za financiranje svojega poslovanja, med drugim za servisiranje svojih posojil. Upravljavec infrastrukture lahko te prihodke uporabi tudi za izplačilo dividend lastnikom družbe, med katerimi so lahko tudi zasebni delničarji, izvzeta pa so podjetja, ki so del vertikalno integriranega podjetja ter ki izvajajo nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad tem upravljavcem infrastrukture.

2. Upravljavci infrastrukture ne odobrijo posojil prevoznikom v železniškem prometu, ne neposredno ne posredno.

3. Prevozniki v železniškem prometu ne odobrijo posojil upravljavcem infrastrukture, ne neposredno ne posredno.

4. Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja se odobrijo, izplačajo in servisirajo le po tržnih obrestnih merah in pod pogoji, ki odražajo posamezni profil tveganja zadevnega subjekta.
5. Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja, odobrena pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)], so veljavna do zapadlosti, če so bila sklenjena po tržnih obrestnih merah in če se dejansko izplačajo in servisirajo.
6. Vse storitve, ki jih drugi pravni subjekti vertikalno integriranega podjetja nudijo upravljavcu infrastrukture, se opravljajo na podlagi pogodb in se plačajo bodisi po tržnih cenah bodisi po cenah, ki odražajo seštevek proizvodnih stroškov in primerne stopnje dobičke.
7. Dolgovi, pripisani upravljavcu infrastrukture, so jasno ločeni od dolgov, pripisanih drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja. Ti dolgovi se servisirajo ločeno. To ne pomeni, da se končno plačilo dolgov ne more opraviti prek podjetja, ki je del vertikalno integriranega podjetja in ki izvaja nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad upravljavcem infrastrukture, ali prek drugega subjekta znotraj podjetja.
8. Računi upravljavca infrastrukture in drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno integriranega podjetja se vodijo na način, ki zagotavlja izpolnjevanje teh določb ter omogoča ločeno računovodstvo in pregledne finančne tokove znotraj podjetja.
9. Znotraj vertikalno integriranega podjetja upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj navedenega podjetja.
10. Če ključne funkcije opravlja neodvisni organ za zaračunavanje in/ali dodeljevanje poti v skladu s členom 7a(3) in če države članice ne uporabljajo člena 7(2), se smiselno uporabljajo določbe tega člena. Sklicevanje na upravljavca infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu in druge pravne subjekte vertikalno integriranega podjetja iz tega člena se razumejo kot sklicevanje na zadevne oddelke podjetja. Upoštevanje zahtev iz tega člena se prikaže v ločenih računih ustreznih oddelkov podjetja.

Člen 7e

Mehanizmi usklajevanja

Države članice zagotovijo, da so vzpostavljeni ustrezni mehanizmi usklajevanja za zagotovitev usklajevanja med njihovimi glavnimi upravljavci infrastrukture in vsemi zainteresiranimi prevozniki v železniškem prometu ter prosilci iz člena 8(3). Po potrebi so k sodelovanju povabljeni predstavniki uporabnikov storitev železniškega tovornega in potniškega prometa ter nacionalni, lokalni ali regionalni organi. Zadevni regulatorni organ lahko sodeluje kot opazovalec. Usklajevanje med drugim zadeva:

- (a) potrebe prosilcev glede vzdrževanja in razvoja zmogljivosti železniške infrastrukture;
- (b) vsebino k uporabnikom naravnanih ciljev uspešnosti, ki jih vsebujejo pogodbeni dogovori iz člena 30, ter spodbude iz člena 30(1) in njihovo izvajanje;
- (c) vsebino in izvajanje programa omrežja iz člena 27;
- (d) vprašanja intermodalnosti in interoperabilnosti;
- (e) vsa druga vprašanja, povezana s pogoji za dostop, uporabo infrastrukture ter kakovostjo storitev upravljavca infrastrukture.

Upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi pripravi in objavi smernice za usklajevanje. Usklajevanje se izvede vsaj enkrat letno in upravljavec infrastrukture na svojem spletnem mestu objavi pregled dejavnosti, ki se izvajajo na podlagi tega člena.

Usklajevanje, ki poteka v skladu s tem členom, ne posega v pravico prosilcev do vložitve pritožbe pri regulatornem organu in v pristojnosti regulatornega organa iz člena 56.

Člen 7f

Evropska mreža upravljavcev infrastrukture

1. Da bi olajšali opravljanje učinkovitih in uspešnih storitev železniškega prometa v Uniji, države članice zagotovijo, da so njihovi glavni upravljavci infrastrukture udeleženi in sodelujejo v mreži, ki se redno sestaja zaradi:

- (a) razvoja železniške infrastrukture Unije,
- (b) podpiranja pravočasnega in učinkovitega izvajanja enotnega evropskega železniškega območja,
- (c) izmenjave najboljših praks,
- (d) spremljanja in primerjanja rezultatov,
- (e) prispevanja k dejavnostim spremljanja trga iz člena 15,
- (f) odpravljanja čezmejnih ozkih grl ter
- (g) obravnave uporabe členov 37 in 40.

Za namene točke (d) se v okviru mreže opredelijo skupna načela in prakse za dosledno spremljanje in primerjanje rezultatov.

Usklajevanje, ki poteka v skladu s tem členom, ne posega v pravico prosilcev do vložitve pritožbe pri regulatornem organu in v pristojnosti regulatornega organa iz člena 56.

2. Komisija je članica mreže. Podpira delo mreže in lajša usklajevanje.“;

(6) člen 10 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Brez poseganja v mednarodne obveznosti Unije in držav članic, lahko države članice, ki mejijo na tretjo državo, omejijo pravico dostopa iz tega člena za storitve iz in v navedeno tretjo državo, ki se opravljajo na omrežju, katerega tirna širina ni enaka tirni širini glavnega železniškega omrežja znotraj Unije, če pride do izkrivljanja konkurence v čezmejnem železniškem prometu med državami članicami in navedeno tretjo državo. Takšno izkrivljanje je med drugim lahko posledica pomanjkanja nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture in povezanih storitev v zadevni tretji državi.

Če namerava država članica v skladu s tem odstavkom sprejeti odločitev, da se omeji pravica dostopa, osnutek odločitve predloži Komisiji in se o tem posvetuje z drugimi državami članicami.

Če v treh mesecih po predložitvi osnutka odločitve ne Komisija ne druga država članica temu ne ugovarjata, lahko država članica sprejme odločitev.

Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi se podrobno določi postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1370/2007 se prevoznikom v železniškem prometu pod enakopravnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah zaradi opravljanja storitev železniškega potniškega 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 storitev železniškega prometa iz točke 2 Priloge II k tej direktivi.“;

(c) odstavka 3 in 4 se črtata;

(7) člen 11 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) v odstavku 2 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ oziroma organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitve pa temelji na vnaprej določenih merilih. To določijo na podlagi zahteve, ki jo v enem mesecu po prejemu informacije o načrtovani storitvi potniškega prometa iz člena 38(4) predloži kateri koli od naslednjih subjektov:

- (a) pristojni organ oziroma pristojni organi, ki so dodelili pogodbo za opravljanje 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 službe.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Regulatorni organ predloži obrazložitev svoje odločitve in pogoje, v skladu s katerimi lahko kateri koli od spodaj navedenih subjektov v enem mesecu po obvestitvi 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.

Kadar se regulatorni organ odloči, da bi bilo zaradi načrtovane storitve potniškega prometa iz člena 38(4) ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe, navede možne spremembe te storitve, ki bi zagotovile, da so izpolnjeni pogoji za odobritev pravice dostopa iz člena 10(2).“;

(d) v odstavku 4 se doda naslednji pododstavek:

„Komisija na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti mreže iz člena 57(1) do 16. decembra 2018 sprejme izvedbene akte, s katerimi se podrobno določijo postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena, kar zadeva notranje storitve potniškega prometa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).“;

(e) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice lahko prav tako omejijo pravico dostopa do železniške infrastrukture zaradi opravljanja notranjih storitev potniškega prometa med danim odhodnim krajem in danim namembnim krajem v isti državi članici, če:

- (a) so bile izključne pravice za prevoz potnikov med navedenima postajama dodeljene s pogodbo za opravljanje javne službe, ki je bila sklenjena pred 16. junijem 2015, ali

- (b) je bila dodatna pravica/dovoljenje za opravljanje komercialnih storitev potniškega prometa, ki so konkurenčne storitvam drugega prevoznika med navedenima postajama, dodeljena do ... [24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)] na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka,

in če prevozniki ne prejmejo nikakršnega nadomestila za opravljanje teh storitev.

Taka omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti pogodbe ali dovoljenja oziroma do ... [10 let po začetku veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)], kar nastopi prej.“;

- (8) vstavita se naslednja člena:

„Člen 11a

Storitve potniškega prometa visokih hitrosti

1. Z namenom razvoja trga za storitve potniškega prometa visokih hitrosti, podpiranja optimalne uporabe razpoložljive infrastrukture in da bi spodbudili konkurenčnost storitev potniškega prometa visokih hitrosti, kar bi imelo pozitivne posledice za potnike, brez poseganja v člen 11(5), lahko za uveljavljanje pravice dostopa iz člena 10, kar zadeva storitve potniškega prometa visokih hitrosti, veljajo le zahteve, ki jih določi regulatorni organ v skladu s tem členom.

2. Če regulatorni organ na podlagi analize, predvidene v členu 11(2), (3) in (4), odloči, da načrtovana storitev potniškega prometa visokih hitrosti med danim odhodnim krajem in danim namembnim krajem ogroža ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe, ki se nanaša na isto ali alternativno progo, navede možne spremembe storitve, s katerimi bi zagotovili izpolnjevanje pogojev za odobritev pravice dostopa iz člena 10(2). Take spremembe lahko zajemajo spremembo načrtovane storitve.

Člen 13a

Skupni informacijski sistemi in sistemi za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge

1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta (*) in Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta (**) lahko države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo notranje storitve potniškega prometa, da sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in integriranem sistemu za izdajanje vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij, ali pristojne organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzroča 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. Komisija spremlja dogajanje na železniškem trgu v zvezi z uvedbo in uporabo skupnih informacijskih sistemov in sistemov za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, ter oceni, ali je potrebno ukrepanje na ravni Unije, pri čemer upošteva tržne pobude. Preuči zlasti nediskriminatoren dostop potnikov v železniškem prometu do podatkov, potrebnih za načrtovanje poti in rezervacijo vozovnic. Do 31. decembra 2022 predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu o razpoložljivosti takih skupnih informacijskih sistemov in sistemov za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge; poročilu po potrebi priloži zakonodajne predloge.

3. Države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve v potniškem prometu, da zagotovijo načrte dela v izrednih razmerah ter zagotovijo ustrezno usklajevanje med njimi, da bi v smislu člena 18 Uredbe (ES) št. 1371/2007 zagotovili pomoč potnikom v primeru večjih motenj pri izvajanju storitev.

(*) Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14).

(**) Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).“;

- (9) v členu 19 se doda naslednja točka:

„(e) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja na podlagi obveznosti, ki v skladu z nacionalno zakonodajo izhajajo iz zavezujočih kolektivnih pogodb, kadar je to ustrezno.“;

(10) v členu 32 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Infrastrukturne uporabnine za uporabo železniških koridorjev, opredeljenih v Uredbi Komisije (EU) 2016/919 (*), se lahko diferencirajo, da bi se spodbudila opremljenost vlakov z ETCS, ki je skladen z različico, sprejeto z Odločbo Komisije 2008/386/EC (**), in s poznejšimi različicami. Takšna diferenciacija ne sme povzročiti nobenega povečanja skupnih prihodkov upravljavca železniške infrastrukture.

Države članice lahko odločijo, da se ta diferenciacija infrastrukturnih uporabnin ne uporablja na železniških progah, opredeljenih v Uredbi (EU) 2016/919, na katerih lahko vozijo le vlaki, opremljeni z ETCS.

Države članice lahko odločijo, da se ta diferenciacija razširi na železniške proge, ki niso opredeljene v Odločbi 2009/561/ES.

(*) Uredba Komisije (EU) z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

(**) Odločba Komisije z dne 23. aprila 2008 o spremembi Priloge A k Odločbi 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ter Priloge A k Odločbi 2006/860/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje – upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (UL L 136, 24.5.2008, str. 11).“;

(11) v členu 38 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitev potniškega prometa, v državi članici, v kateri je pravica dostopa do železniške infrastrukture omejena v skladu s členom 11, zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe obvesti vsaj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti delovnega voznega reda, na katerega se nanaša zaprosilo za zmogljivosti. Da bi lahko zadevni regulatorni organi ocenili, kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa v desetih dneh, obvestijo vsi pristojni organi, ki so dodelili storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeno v pogodbi za opravljanje 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 za opravljanje javne službe na progi te storitve potniškega prometa.“;

(12) v odstavku 3 člena 53 se doda naslednji pododstavek:

„Regulatorni organ lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da mu da te informacije na voljo, če meni, da je to potrebno.“;

(13) v členu 54 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v izrednih razmerah, ki vsebuje seznam različnih organov, ki jih je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec infrastrukture pošlje vse ustrezne informacije drugim upravljavcem infrastrukture, na čigar omrežja in promet bi motnja lahko vplivala. Zadevni upravljavci infrastrukture sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet.“;

(14) člen 56 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se dodajo naslednje točke:

„(h) upravljanjem prometa;

(i) načrtovanjem obnavljanja ter načrtovanim ali nenačrtovanim vzdrževanjem;

(j) skladnostjo z zahtevami, tudi z zahtevami glede nasprotja interesov, iz člena 2(13) ter členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa, vključno zlasti s trgom za storitve potniškega prometa visokih hitrosti, in dejavnosti upravljavcev infrastrukture v povezavi s točkami (a) do (j) odstavka 1. Regulatorni organ na lastno pobudo in zaradi preprečevanja diskriminacije prosilcev zlasti preverja skladnost s točkami (a) do (j) odstavka 1. Predvsem preverja, ali program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu infrastrukture diskreicijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev.“;

(c) v odstavku 9 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„9. Regulatorni organ preuči vsako pritožbo in po potrebi zaprosi za ustrezne informacije ter prične posvetovanja z vsemi zadevnimi stranmi v roku enega meseca od prejema pritožbe. Organ odloča o vsaki pritožbi, sprejme ukrepe za ureditev razmer in o svoji obrazloženi odločitvi obvesti zadevne strani vnaprej določenem razumnem roku, v vsakem primeru pa najpozneje v šestih tednih po prejemu vseh potrebnih informacij. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa regulatorni organ po potrebi in na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih, da se popravi diskriminacija prosilcev, izkrivljanje trga in druge oblike nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju točk (a) do (j) odstavka 1.“;

(d) odstavek 12 se nadomesti z naslednjim:

„12. Da se preveri upoštevanje določb glede ločenih poslovnih računov iz člena 6 in določb o finančni preglednosti iz člena 7d, je regulatorni organ pristojen, da izvede revizije ali sproži zunanje revizije pri upravljavcih infrastrukture, upravljavcih objektov za izvajanje železniških storitev in po potrebi pri prevoznikih v železniškem prometu. Pri vertikalno integriranih podjetjih se te pristojnosti razširijo na vse pravne subjekte. Regulatorni organ ima pravico zahtevati vse ustrezne informacije. Regulatorni organ je zlasti pristojen, da od upravljavca infrastrukture, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev in vseh prevoznikov ali drugih subjektov, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, kot je določeno v členu 6(1) in (2) ter členu 13, zahteva predložitve vseh ali nekaterih računovodskih informacij, navedenih v Prilogi VIII, ki so dovolj podrobne, da lahko veljajo za potrebne in sorazmerne.“

Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za vprašanja državne pomoči, lahko regulatorni organ na podlagi poslovnih računov sprejme tudi zaključke v zvezi z vprašanji državne pomoči in jih sporoči tem organom.

Finančne tokove iz člena 7d(1), posojila iz člena 7d(4) in (5) ter dolgove iz člena 7d(7) spremlja regulatorni organ.

Če država članica imenuje regulatorni organ kot neodvisni pristojni organ iz člena 7c(3), regulatorni organ oceni dogovore o sodelovanju iz navedenega člena.“;

(15) člen 57 se spremeni:

(a) vstavi se naslednje odstavke:

„3a. V zadevah, ki se nanašajo na mednarodno storitev in v katerih so potrebne odločitve dveh ali več regulatornih organov, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri oblikovanju svojih odločitev za rešitev zadeve. V ta namen zadevni regulatorni organi svoje naloge opravljajo v skladu s členom 56.“;

(b) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Regulatorni organi vzpostavijo skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblašteni v skladu s to direktivo. Taka skupna načela in prakse vključujejo ureditve za reševanje sporov v okviru odstavka 3a. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulatornih organov in dejavnosti mreže iz odstavka 1 ter če je to potrebno za zagotovitev učinkovitega sodelovanja regulatornih organov, sprejme izvedbene akte, s katerimi se določijo taka skupna načela in prakse. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„10. Pri odločitvah glede infrastrukture dveh držav lahko obe zadevni državi članici kadar koli po... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)] soglašata, da je potrebno usklajevanje med zadevnimi regulatornimi organi, da se uskladi učinek njihovih odločitev.“;

(16) 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.

V poročilu se oceni zlasti razvoj storitev železniškega prometa visokih hitrosti in presodi, ali se dostop do železniških prog za visoke hitrosti izvaja diskriminatorno. Komisija preuči, ali je potrebno predložiti zakonodajne predloge.

Do istega datuma Komisija oceni, ali v povezavi z upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno integriranega podjetja, še obstajajo diskriminatorno ravnanje ali druge vrste izkrivljanja konkurence. Komisija po potrebi predloži zakonodajne predloge.“.

Člen 2

1. Ne glede na člen 3(2) države članice do ... [24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi (st11199/16)] 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.

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 6 do 8 in 11 člena 1 se uporabljajo od 1. januarja 2019, pravočasno za delovni vozni red, ki se začne uporabljati 14. decembra 2020.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

Utemeljitev Sveta: Stališče Sveta (EU) št. 20/2016 v prvi obravnavi za sprejetje direktive 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

(2016/C 431/02)

I. UVOD

1. Komisija je 30. januarja 2013 Svetu poslala predlog direktive 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 ⁽¹⁾ glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture.
2. Ta predlog je bil predstavljen kot del tako imenovanega četrtega železniškega paketa, skupaj s petimi drugimi predlogi. Pogajanja o predlogih so potekala v dveh sklopih: znotraj tehničnega in tržnega stebra. Ta predlog je del tržnega stebra.
3. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel 10. julija 2013, Odbor regij pa 8. oktobra 2013.
4. Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi sprejel 26. februarja 2014.
5. Svet (za promet, telekomunikacije in energijo) je 8. oktobra 2015 dosegel dogovor („splošni pristop“) ⁽²⁾ glede predloga o odprtju trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanju sektorja.
6. Dogovor z Evropskim parlamentom o kompromisnem besedilu je bil dosežen 19. aprila 2016.
7. Svet je 20. septembra 2016 sprejel politični dogovor ⁽³⁾ o kompromisnem besedilu.
8. Ob upoštevanju navedenih dogovorov in potem, ko so besedilo pregledali pravniki lingvisti, je Svet v skladu z rednim zakonodajnim postopkom iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije 17. oktobra 2016 sprejel svoje stališče v prvi obravnavi.

II. CILJ

9. Glavna cilja predloga sta izboljšati kakovost in učinkovitost notranjih storitev železniškega potniškega prometa ter odpraviti morebitne druge pravne ovire, ki preprečujejo dokončno vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja.

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

A) Splošno

10. Svet meni, da bi bilo treba nadalje odpreti trg notranjih storitev železniškega potniškega prometa. V primeru, da bi bilo zaradi pogodb o izvajanju obveznosti javne službe ogroženo ekonomsko ravnovesje, pa bi države članice morale imeti možnost omejiti dostop. Poleg tega bi morale imeti države članice, ki mejijo na tretje države, možnost, da določijo dodatne pogoje za pravičen dostop do trga. Pogoji za upravljavce železniške infrastrukture, zlasti v zvezi z njihovo neodvisnostjo, nepristranskostjo in preglednostjo finančnega poslovanja, pa bi morali biti sorazmerni glede na razmere na trgu in infrastrukturo v uporabi.

B) Druga ključna politična vprašanja

11. Da bi preprečili morebitne različne razlage in čezmeren upravni nadzor s strani regulativnih organov, bi se bilo treba po mnenju Sveta pri ocenjevanju nepristranskosti upravljavca infrastrukture osredotočiti na tako imenovane bistvene funkcije. Treba bi bilo dovoliti tudi različne organizacijske modele, kolikor izpolnjujejo določene pogoje.

⁽¹⁾ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

⁽²⁾ Glej dok. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Glej dok. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Dovoliti bi bilo treba, da se nekatere funkcije upravljavca infrastrukture dodelijo zunanjim izvajalcem, upravljavec infrastrukture pa bi moral obdržati končni nadzor in odgovornost za upravljanje, vzdrževanje in obnovo omrežja.
13. Treba bi bilo zagotoviti usklajevanje in sodelovanje med upravljavci infrastruktur, obenem pa prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti dostop do ustreznih informacij. Države članice bi morale medsebojno izmenjavati informacije, spremljati uspešnost in analizirati druge zadeve, pomembne za železniško infrastrukturo.
14. Svet podpira nadaljnje vzpostavljanje železniških povezav za visoke hitrosti, ki zagotavljajo učinkovito in okolju prijazno možnost za potovanja na srednjih razdaljah. V ta namen so bile pripravljene posebne določbe v zvezi z dostopom storitev potniškega prometa po progah za visoke hitrosti v železniške infrastrukture Unije.
15. Nazadnje bi bilo treba okrepiti tudi informacijske sisteme in prakse izdajanja vozovnic, ki veljajo za vse proge, da bi spodbudili učinkovitejši večmodalni in čezmejni potniški promet.

IV. SKLEP

16. Stališče Sveta v prvi obravnavi odraža kompromis, ki sta ga dosegla Svet in Evropski parlament ob podpori Komisije.
 17. Ta kompromis je s pismom z dne 13. julija 2016, naslovljenim na predsednika Odbora stalnih predstavnikov (1. del), potrdil predsednik Odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem.
 18. Stališče Sveta v celoti upošteva predlog Komisije in spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament v prvi obravnavi. Svet zato meni, da njegovo stališče v prvi obravnavi izpolnjuje vse glavne cilje predloga brez nesorazmernih stroškov za spremembo obstoječe operativne ureditve.
-

