

32012L0034

L 343/32

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

14.12.2012.

DIREKTIVA 2012/34/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 21. studenoga 2012.****o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora****(preinačena)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

nice su bitan dio prometnog sektora u Uniji koji se razvija prema ostvarenju održive mobilnosti.

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

- (3) Potrebno je unaprijediti učinkovitost željezničkog sustava radi njegove integracije u konkurentno tržište pritom uzimajući u obzir posebna obilježja željeznica.

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon dostave nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

- (4) Države članice koje imaju velik udio željezničkog prometa sa trećim zemljama s istom širinom kolosijeka koja je drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji moraju moći utvrditi posebna operativna pravila koja će osigurati koordinaciju između njihovih upravitelja infrastrukture i onih u trećim zemljama i pravedno tržišno natjecanje između željezničkih prijevoznika.

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

- (5) Kako bi učinile željeznički promet učinkovitim i konkurentnim s drugim vrstama prijevoza, države članice bi trebale osigurati da željeznički prijevoznici imaju status neovisnih operatora koji se ponašaju na komercijalan način i prilagođavaju potrebama na tržištu.

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ⁽⁴⁾, Direktiva Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima ⁽⁵⁾ i Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture ⁽⁶⁾ bitno su izmijenjene. S obzirom da su potrebne daljnje izmjene, Direktive je potrebno preinačiti i spojiti u jedan akt radi jasnoće.

- (6) Kako bi se osigurao budući razvoj i učinkovitost željezničkog sustava, potrebno je razlikovati između pružanja usluga prijevoza i upravljanja infrastrukturom. S obzirom na tu situaciju, nužno je da se tim dvjema aktivnostima upravlja odvojeno te da imaju odvojene račune. Pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi za razdvajenošću, da nema sukoba interesa i da se jamči povjerljivost komercijalno osjetljivih podataka, upravitelji infrastrukture trebaju imati mogućnost određene administrativne zadaće, kao što je ubiranje pristojbi, davati vanjskim suradnicima koji nisu aktivni na tržištima željezničkih usluga.

- (2) Bolja integriranost prometnog sektora u Uniji bitan je element konačne uspostave zajedničkog tržišta i željez-

- (7) Načelo slobode pružanja usluga treba primjenjivati na željeznički sektor uzimajući u obzir posebne karakteristike sektora.

⁽¹⁾ SL C 132, 3.5.2011., str. 99.

⁽²⁾ SL C 104, 2.4.2011., str. 53.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 16. studenoga 2011. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Stajalište Vijeća na prvom čitanju od 8. ožujka 2012. (SL C 108 E, 14.4.2012., str. 8.). Stajalište Europskog parlamenta od 3. srpnja 2012. i odluka Vijeća od 29. listopada 2012.

⁽⁴⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 25.

⁽⁵⁾ SL L 143, 27.6.1995., str. 70.

⁽⁶⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 29.

- (8) Kako bi se potaknulo tržišno natjecanje u upravljanju uslugama željezničkog prometa povećanjem udobnosti i poboljšanjem usluga koje se pružaju korisnicima, potrebno da države članice zadrže opću nadležnost nad razvojem odgovarajuće željezničke infrastrukture.

- (9) U slučaju nepostojanja zajedničkih pravila o raspodjeli infrastrukturnih troškova, države članice moraju, nakon savjetovanja s upraviteljem infrastrukture, odrediti pravila kojima se predviđa da željeznički prijevoznici moraju platiti korištenje željezničke infrastrukture. Takva pravila ne smiju diskriminirati između željezničkih prijevoznika.
- (10) Države članice moraju osigurati da upravitelji infrastrukture i postojeći željeznički prijevoznici koji su u državnom vlasništvu ili pod državnim nadzorom imaju čvrstu financijsku strukturu, u skladu s pravilima Unije o državnim potporama. Time se ne dovodi u pitanje nadležnost država članica u odnosu na planiranje i financiranje infrastrukture.
- (11) Podnositeljima zahtjeva mora se dati prilika da izraze svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na korištenje, pružanje i razvoj predmetne infrastrukture. To ne mora nužno podrazumijevati potpuno otkrivanje poslovnog plana koji je razvio upravitelj infrastrukture.
- (12) Budući da sporedni kolosijeci, kao što su sporedni kolosijeci i kolosijeci u privatnim industrijskim postrojenjima, ne čine dio željezničke infrastrukture kako je ona definirana u ovoj Direktivi, na upravitelje tih infrastrukture ne primjenjuju se obveze određene upraviteljima infrastrukture u skladu s ovom Direktivom. Međutim, mora se jamčiti nediskriminajući pristup sporednim kolosijecima, bez obzira na vlasništvo, ako su one potrebne za pristup uslužnim objektima koji su nužni za pružanje prijevoznih usluga i ako opslužuju ili bi mogle opsluživati više od jednog krajnjeg korisnika.
- (13) Države članice moraju moći odlučiti pokriti infrastrukturne rashode drugim sredstvima osim državnih potpora, kao što je javno privatno partnerstvo i financiranje iz privatnog sektora.
- (14) Račun dobiti i gubitka upravitelja infrastrukture mora biti bilanciran u razumnom roku koji, jednom kada se utvrdi, može biti prijedan u iznimnim okolnostima, kao što je značajno i iznenadno pogoršanje gospodarske situacije u državi članici koje značajno utječe na količinu prometa na infrastrukturi ili razinu dostupnog javnog financiranja. U skladu s međunarodnim računovodstvenim pravilima, iznos zajmova za financiranje infrastrukturnih projekata ne pojavljuje se na računima dobiti i gubitka.
- (15) Učinkovit prijevoz robe, posebno prekogranični, zahtijeva poduzimanje radnji za otvaranje tržišta.
- (16) Kako bi se osigurala ujednačena i nediskriminirajuća primjena prava pristupa željezničkoj infrastrukturi u cijeloj Uniji, potrebno je uvesti dozvolu za željezničke prijevoznike.
- (17) U slučaju putovanja sa zaustavljanjima, novi sudionici na tržištu moraju biti ovlašteni putem ukrcavati i iskrcavati putnike kako bi se osigurala gospodarska isplativost i izbjeglo stavljanje mogućih konkurenata u nepovoljniji položaj u odnosu na postojeće operatore.
- (18) Uvođenje novih svima dostupnih usluga međunarodnog prijevoza putnika sa zaustavljanjima ne smije se koristiti za otvaranje tržišta za usluge domaćeg putničkog prijevoza već bi se trebalo usredotočiti samo na stanice na međunarodnim rutama. Glavna svrha novih usluga trebala bi biti prijevoz putnika na međunarodnom putovanju. Prilikom ocjenjivanja je li to glavna svrha neke usluge, potrebno je uzeti u obzir kriterije kao što je udio prihoda i količine prometa ostvarenog prijevozom domaćih ili međunarodnih putnika, i duljina pruge na kojoj pruža usluge. Mjerodavno nacionalno regulatorno tijelo mora procijeniti glavnu svrhu usluge na zahtjev zainteresirane stranke.
- (19) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika ⁽¹⁾ ovlašćuje države članice i lokalne vlasti da dodijele ugovore o javnoj usluzi koji mogu sadržavati isključiva prava za pružanje određenih usluga. Stoga je nužno osigurati da odredbe te Uredbe budu dosljedne načelu otvaranja tržišnog natjecanja za usluge međunarodnog prijevoza putnika.
- (20) Otvaranje usluga međunarodnog prijevoza putnika tržišnom natjecanju može imati utjecaja na organizaciju i financiranje željezničkih usluga prijevoza putnika koje se pružaju u skladu s ugovorom o javnim uslugama. Države članice trebale bi imati mogućnost ograničiti pravo pristupa tržištu ako bi to pravo ugrozilo gospodarsku ravnotežu tih ugovora o javnim uslugama i ako odobrenje daje mjerodavno regulatorno tijelo na temelju objektivne gospodarske analize na zahtjev nadležnih tijela koja su dodijelila ugovor o javnim uslugama.
- (21) Prilikom procjene moguće ugroženosti gospodarske ravnoteže ugovora o javnim uslugama potrebno je uzeti u obzir unaprijed određene kriterije kao što je učinak na profitabilnost usluga koje su uključene u ugovor o javnoj usluzi, uključujući učinke na neto

⁽¹⁾ SL L 315, 3.12. 2007. str. 1.

trošak nadležnog javnog tijela koje je dodijelilo ugovor, potražnju, cijene karata, načine izdavanja karata, lokaciju i broj kolodvora na obje strane granice kao i vrijeme i učestalost predložene nove usluge. U skladu s takvom procjenom i odlukom mjerodavnog regulatornog tijela, države članice trebale bi moći odobriti, izmijeniti i uskratiti pravo pristupa uslugama međunarodnog prijevoza putnika, uključujući ubiranje pristojbe operatoru nove usluge međunarodnog prijevoza putnika, na temelju gospodarske analize i u skladu s pravom Unije i načelima ravnopravnosti i nediskriminacije.

- (22) Radi doprinosa putničkim uslugama na prugama koje ispunjavaju obvezu pružanja javne usluge, države članice trebale bi moći ovlastiti tijela nadležna za te usluge da ubiru pristojbe za putničke usluge u nadležnosti tih tijela. Ta bi pristojba trebala doprinijeti financiranju obveze pružanja javne usluge propisane u ugovorima o javnoj usluzi.
- (23) Regulatorno bi tijelo trebalo izbjegavati sukobe interesa i mogućnost utjecaja na dodjelu predmetnih ugovora o javnim uslugama. Potrebno je prošiti ovlasti regulatornog tijela kako bi se omogućila procjena svrhe međunarodne usluge i, ako je potrebno, potencijalnoga gospodarskog učinka na postojeće ugovore o javnim uslugama.
- (24) Kako bi mogli ulagati u usluge koje koriste specijaliziranu infrastrukturu, kao što su pruge velikih brzina, podnositeljima zahtjeva potrebna je pravna sigurnost s obzirom na to da se radi o značajnom dugoročnom ulaganju.
- (25) Regulatorna tijela trebala bi razmjenjivati podatke i, ako je potrebno u pojedinim slučajevima, koordinirati načela i praksu procjene ugroženosti gospodarske ravnoteže ugovora o javnim uslugama. Ona bi trebala postupno razvijati smjernice na temelju svog iskustva.
- (26) S ciljem osiguranja pravednog tržišnog natjecanja među željezničkim prijevoznicima i radi jamčenja potpune transparentnosti i nediskriminirajućeg pristupa uslugama i pružanju usluga, potrebno je razlikovati između pružanja usluga prijevoza i upravljanja uslužnim objektima. Prema tome, kada operator uslužnog objekta pripada tijelu ili poduzeću koje je aktivno i ima dominantan položaj na

nacionalnoj razini na barem jednom od tržišta željezničkog prijevoza robe ili putnika za koje se koristi objekt, nužno je tima dvjema djelatnostima upravljati neovisno. Ta neovisnost ne podrazumijeva osnivanje odvojene pravne osobe za uslužne objekte.

- (27) Nediskriminirajući pristup uslužnim objektima i pružanju usluga povezanih sa željeznicom u tim objektima trebali bi omogućiti željezničkim prijevoznicima pružanje boljih usluga putnicima i korisnicima usluga prijevoza robe.
- (28) Iako Direktiva 2009/72/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije ⁽¹⁾ predviđa otvaranje europskog tržišta električne energije, električna energija za vuču mora se pružati željezničkim prijevoznicima na zahtjev bez diskriminacije. Ako je dostupan samo jedan pružatelj usluga, naknada za takvu uslugu treba biti utvrđena u skladu s ujednačenim načelima.
- (29) Kada se radi o odnosima s trećim zemljama, treba osigurati da željeznički prijevoznici iz Unije dobiju pristup željezničkom tržištu u tim trećim zemljama putem prekograničnih sporazuma.
- (30) Kako bi se osigurale pouzdane i primjerene usluge, nužno je osigurati da željeznički prijevoznici u svakome trenutku zadovoljavaju određene zahtjeve u odnosu na dobar ugled, solventnost i stručnost.
- (31) Radi zaštite korisnika i trećih strana, nužno je osigurati da željeznički prijevoznici imaju odgovarajuće osiguranje od odgovornosti. Treba dopustiti i osiguranje od odgovornosti u slučaju nesreća putem jamstava koje pružaju banke ili druga poduzeća, pod uvjetom da se osiguranje nudi pod tržišnim uvjetima, ne dovodi do državnih potpora i ne sadrži diskriminacijske elemente protiv drugih željezničkih prijevoznika.
- (32) Željeznički prijevoznik mora poštovati nacionalno pravo i pravo Unije o pružanju željezničkih usluga, koje se primjenjuje na nediskriminirajući, a koje imaju za cilj osigurati da željeznički prijevoznik svoju djelatnost obavlja na siguran način i vodeći računa o zdravlju, društvenim uvjetima i pravima radnika i putnika na određenim dijelovima pruge.
- (33) Postupak dodjele, održavanja i izmjene dozvola za željezničke prijevoznike mora biti transparentan i u skladu s načelom nediskriminacije.

⁽¹⁾ SL L 211, 14.8.2009., str. 55.

- (34) Kako bi se osigurala transparentnost i nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi i uslugama u uslužnim objektima, za sve željezničke prijevoznike, u izvješću o mreži potrebno je objaviti sve potrebne informacije za ostvarenje prava pristupa. Izvješće o mreži mora biti objavljeno na barem dva službena jezika Unije u skladu s postojećom međunarodnom praksom.
- (35) Odgovarajući će programi dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, u kombinaciji s konkurencijom između prijevoznika rezultirati boljom ravnotežom između različitih vrsta prijevoza.
- (36) Upraviteljima infrastrukture potrebno je dati poticaje, kao što su bonusi za direktore, kako bi se smanjila razina pristojbi za pristup i troškovi pružanja infrastrukture.
- (37) Obveza država članica da osiguraju da se ugovorom između nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture utvrdi provedba ciljeva upravitelja infrastrukture te srednjoročni i dugoročni prihodi ne smije dovesti u pitanje nadležnost država članica u odnosu na planiranje i financiranje željezničke infrastrukture.
- (38) Poticanje optimalnog korištenja željezničke infrastrukture dovest će do smanjenja troškova prijevoza u društvu.
- (39) Metode upravitelja infrastrukture o raspodjeli troškova moraju se temeljiti na najboljem mogućem shvaćanju uzroka troškova i moraju dijeliti troškove na različite usluge koje se nude željezničkim prijevoznicima i, ako je nužno, vrste željezničkih vozila.
- (40) Odgovarajući programi ubiranja pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture zajedno s odgovarajućim programima ubiranja pristojbi za korištenje druge prometne infrastrukture i konkurencija između operatora trebale bi dovesti do optimalne ravnoteže različitih vrsta prijevoza na održivoj osnovi.
- (41) Prilikom naplate marži upravitelj infrastrukture mora definirati različite segmente tržišta ako postoje značajne razlike između troškova pružanja usluga prijevoza, njihove tržišne cijene ili zahtjeva za kvalitetom usluge.
- (42) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta moraju omogućiti jednak i nediskriminacijski pristup svim prijevoznicima i moraju pokušati, u što većoj mogućoj mjeri, zadovoljiti potrebe svih korisnika i vrsta prijevoza na pravedan i nediskriminacijski način. Ti programi moraju osigurati pravedno tržišno natjecanje kod pružanja željezničkih usluga.
- (43) U okviru koji su odredile države članice, programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta moraju poticati upravitelje infrastrukture da optimiziraju korištenje svoje infrastrukture.
- (44) Programi ubiranja pristojbi trebaju željezničkim prijevoznicima pružati jasne i dosljedne tržišne pokazatelje koji ih trebaju usmjeriti na donošenje razumnih odluka.
- (45) Buka koju proizvode kočne papuče s tehnologijom lijevanog željeza, koji se koriste na teretnim vagonima, jedan su od uzroka emisije buke koja bi se mogla smanjiti odgovarajućim tehničkim rješenjima. Pristojbe čiji izračun ovisi o razini buke prvo bi trebale obuhvatiti teretne vagona koji ne zadovoljavaju zahtjeve Odluke Komisije 2006/66/EZ od 23. prosinca 2005. o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti podsustava „željeznička vozila – buka” transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava⁽¹⁾. U slučaju kada takva diferencijacija u visini pristojbi dovede do gubitka prihoda upravitelja infrastrukture, se smiju se dovesti u pitanje pravila Unije o državnim potporama.
- (46) Pristojbe čiji izračun ovisi o razini buke moraju nadopunjavati druge mjere za smanjenje buke uzrokovane željezničkim prometom, kao što je donošenje tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) kojim se određuju najveće razine buke koju proizvode željeznička vozila, planovi za mapiranje buke i akcijski planovi za smanjenje izlaganja buci u skladu s Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša⁽²⁾ te financiranjem Unije i nacionalnim javnim sredstvima za rekonstrukciju željezničkih vozila i za uspostavljanje infrastrukture za smanjenje buke.
- (47) Mjere za smanjenje buke jednake onima donesenim za željezničkim sektor treba razmotriti za druge vrste prijevoza.
- (48) Kako bi se ubrzalo uvođenje Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) na lokomotive, upravitelj infrastrukture trebali bi izmijeniti sustav pristojbi uvodeći privremeno razlikovanje za vlakove opremljene ETCS-om. Takvo bi razlikovanje trebalo dati odgovarajuće poticaje za opremanje vlakova ETCS-om.
- (49) Kako bi se uzele u obzir potrebe korisnika, ili potencijalnih korisnika željezničke infrastrukture koje se odnose na planiranje njihovog poslovanja te potrebe potrošača i ulagača, važno je da upravitelji infrastrukture osiguraju dodjelu kapaciteta na način koji odražava potrebu za održavanjem i unapređenjem stupnja pouzdanosti usluge.

⁽¹⁾ SL L 37, 8.2.2006., str. 1.

⁽²⁾ SL L 189, 18.7.2002., str. 12.

- (50) Poželjno je dati željezničkim prijevoznicima i upravitelju infrastrukture poticaje za smanjenje broja smetnji na mreži i povećanje njezine učinkovitosti.
- (51) Države članice trebaju moći dozvoliti kupcima usluga željezničkog prijevoza da se izravno uključe u postupak dodjele kapaciteta.
- (52) Važno je uzeti u obzir poslovne zahtjeve podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture.
- (53) Treba povećati fleksibilnost koju upravitelj infrastrukture ima na raspolaganju pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta, no to mora biti u skladu s udovoljavanjem razumnih zahtjeva podnositelja zahtjeva.
- (54) Postupak dodjele kapaciteta mora spriječiti nametanje prekomjernih ograničenja za razvoj poslovanja drugih prijevoznika koji imaju, ili namjeravaju steći, pravo korištenja infrastrukture.
- (55) Programi dodjele kapaciteta i ubiranja pristojbi trebalo bi uzeti u obzir činjenicu da su različiti dijelovi željezničke infrastrukturne mreže bili osmišljeni za različite glavne korisnike.
- (56) Budući da različiti korisnici i različiti tipovi korisnika često imaju drugačiji utjecaj na infrastrukturni kapacitet, potreba za različitim uslugama se treba pažljivo prosuditi.
- (57) Usluge prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora s javnim tijelom možda će zahtijevati posebna pravila kako bi se zaštitila njihova privlačnost korisnicima.
- (58) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta moraju voditi računa o učincima sve većeg zasićenja infrastrukturnog kapaciteta što na kraju može dovesti do nestašice kapaciteta.
- (59) Različit vremenski okviri planiranja različitih vrsta prometa trebali bi osigurati ispunjenje zahtjeva za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta koji su pristigli nakon postupka utvrđivanja voznog reda.
- (60) Kako bi se osigurao optimalan ishod za željezničke prijevoznike, poželjno je zatražiti provjeru korištenja infrastrukturnog kapaciteta u slučaju kada je s ciljem udovoljavanja potrebama korisnika potrebno provesti usuglašavanje zahtjeva za dodjelom kapaciteta.
- (61) S obzirom na to da upravitelj infrastrukture ima monopolistički položaj poželjno je zatražiti provjeru dostupnog infrastrukturnog kapaciteta, kao i metode njegova povećanja u slučaju kad postupak dodjele kapaciteta nije u mogućnosti udovoljiti zahtjevima korisnika.
- (62) Nedostatak podataka o zahtjevima ostalih željezničkih prijevoznika kao i o ograničenjima unutar sustava može otežati željezničkim prijevoznicima pokušaj da poboljšaju svoje zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta.
- (63) Treba osigurati bolju koordinaciju programa dodjele kako bi se osigurala veća atraktivnost željezničkog prometa koji se odvija na mreži više upravitelja infrastrukture, a posebno za međunarodni promet.
- (64) Treba smanjiti narušavanje tržišnog natjecanja do kojeg zbog značajnih razlika u načelima za određivanje pristojbi može doći među željezničkim infrastrukturnim mrežama te među različitim vrstama prijevoza.
- (65) Poželjno je definirati one usluge vezane uz infrastrukture koji su nužne operatoru za pružanje usluge, a koje bi se trebale pružiti u zamjenu za minimalnu pristupnu pristojbu.
- (66) Potrebno je ulagati u željezničku infrastrukturu, te bi programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture trebali potaknuti upravitelje infrastrukture na odgovarajuća gospodarski korisna ulaganja.
- (67) Kako bi se omogućila uspostava odgovarajuće i pravedne razine pristojbi za korištenje infrastrukture, upravitelji infrastrukture moraju bilježiti i utvrditi vrijednost svoje imovine i razviti jasno razumijevanje čimbenika koji određuju trošak upravljanja infrastrukturom.
- (68) Bitno je osigurati da se pri donošenju odluka koje se odnose na prijevoz uzmu u obzir vanjski troškovi te osigurati da pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture doprinose internalizaciji vanjskih troškova na koherentan i uravnotežen način između svih vrsta prijevoza.
- (69) Važno je osigurati da su pristojbe za domaći i međunarodni promet takve da omogućuju željeznici da zadovolji tržišne potrebe. U skladu s tim, pristojbe za korištenje infrastrukture trebaju biti u visini izravnog troška nastalog kao rezultat pružanja usluge željezničkog prijevoza.
- (70) Ukupna razina povrata troškova kroz pristojbe za korištenje infrastrukture utječe na nužnu razinu državnog financiranja. Države članice mogu zahtijevati različite razine ukupnog povrata troškova. Međutim, programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture trebali bi omogućiti korištenje željezničke mreže za prijevoz koji može podmiriti barem njime uzrokovane dodatne troškove.
- (71) Željeznička infrastruktura je prirodni monopol i stoga je nužno upraviteljima infrastrukture dati poticaje za smanjenje troškova i učinkovito upravljanje infrastrukturom.
- (72) Razvoj željezničkog prometa može se ostvariti korištenjem, između ostalog, dostupnih instrumenata Unije, ne dovodeći u pitanje već uspostavljene prioritete.

- (73) Popusti koje dobivaju željeznički prijevoznici moraju se odnositi na stvarnu uštedu upravnih troškova, naročito transakcijske uštede. Popusti se mogu davati i radi promicanja učinkovitog korištenja infrastrukture.
- (74) Poželjno je da željeznički prijevoznici i upravitelj infrastrukture dobiju poticaje za smanjenje smetnji na mreži.
- (75) Dodjela kapaciteta predstavlja trošak upravitelju infrastrukture čiju nadoknadu je potrebno osigurati.
- (76) Učinkovito upravljanje i pošteno i nediskriminirajuće korištenje željezničke infrastrukture zahtijevaju uspostavu regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu pravila iz ove Direktive i djelovati kao žalbeno tijelo, ne dovodeći u pitanje mogućnost sudske kontrole. Takvo regulatorno tijelo trebalo bi moći izvršenje svojih zahtjeva za podacima i odluka putem odgovarajućih sankcija.
- (77) Financiranje regulatornog tijela trebalo bi jamčiti njegovu neovisnost te bi se ono trebalo financirati iz državnog proračuna ili iz obveznih doprinosa iz sektora pritom poštujući načela pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti.
- (78) Odgovarajući postupci imenovanja i zapošljavanja trebali bi jamčiti neovisnost regulatornog tijela pritom posebno osiguravajući da osobe koje donose odluke imenuje javno tijelo koje izravne ne sudjeluje u vlasničkoj strukturi nadziranim poduzećima. Ako je zadovoljen taj uvjet, predmetno tijelo može biti, na primjer, parlament, predsjednik ili predsjednik Vlade.
- (79) Potrebne su posebne mjere kojima se uzima u obzir specifična geopolitička i zemljopisna situacija u određenim državama članicama te posebna organizacija željezničkog sektora u različitim državama članicama pritom osiguravajući integritet unutarnjeg tržišta.
- (80) Kako bi se uzeo u obzir razvoj tržišta željezničkog prometa, ovlast donošenja akata u skladu s člankom 290. Ugovora u funkcioniranju Europske unije (UFEU) treba prenijeti na Komisiju u odnosu na tehničke izmjene podataka koje daje poduzeće koje podnosi zahtjev za dozvolom, izmjene popisa kategorija kašnjenja, rasporeda za postupak dodjele kapaciteta i računovodstvenih podataka koji će se davati regulatornim tijelima. Posebno je važno da Komisija obavi odgovarajuće konzultacije tijekom pripremnog rada, uključujući na stručnoj razini. Prilikom pripreme i izrade prenesenih akata, Komisija mora osigurati istovremeno, pravovremeno i prikladno dostavljanje mjerodavnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.
- (81) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti potrebno je prenijeti na Komisiju. Te ovlasti treba izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije. ⁽¹⁾
- (82) Ako odbor uspostavljen u skladu s ovom Direktivom nije dao mišljenje o nacrtu provedbenog akta koji je predstavila Komisija, Komisija ne smije donositi provedbene akte koji se odnose na osnovne ciljeve pružanja željezničkih usluga, procjenu učinka novih međunarodnih usluga na gospodarsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama, pristojbe koje željeznički prijevoznici moraju plaćati za pružanje usluga prijevoza putnika, pristup uslugama koje će se pružati u uslužnim objektima, detalje postupka za dobivanje dozvole, načine izračuna izravnog troška primjene pristojbe koje uzimaju u obzir trošove prouzročene bukom i za primjenu različitih pristojbi za korištenje infrastrukture s ciljem davanja poticaja za opremanje vlakova ETCS-om te provedbene akte o zajedničkim načelima i praksi za donošenje odluka regulatornih tijela.
- (83) Budući da ciljeve ove Direktive ne mogu dostatno ostvariti države članice, odnosno, poticanje razvoja željeznica u Uniji, uspostavu općih načela za dodjelu dozvola željezničkim prijevoznicima i koordinaciju rješenja u državama članicama kojima se uređuje dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i promjene za korištenje kapaciteta, zbog međunarodne dimenzije izdavanja dozvola i upravljanja značajnim elementima željezničkih mreža i potrebe za osiguravanjem pravednih i nediskriminacijskih uvjeta za pristup infrastrukturi nego ih se, zbog transnacionalnih implikacija, može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenima u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je određeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (84) Obveza prenošenja ove Direktive u nacionalno pravo mora biti ograničena na one odredbe koje predstavljaju bitnu promjenu u odnosu na ranije Direktive. Obveza prenošenja određaba ove Direktive, koje su bitno nepromijenjene u odnosu na ranije Direktive, nastaje u skladu s tim Direktivama.

⁽¹⁾ SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

- (85) Države članice koje nemaju željeznički sustav i ne planiraju ga imati u skoroj budućnosti imale bi neproporcionalnu i besmislenu obvezu kada bi morale prenositi i provoditi poglavlja II. i IV. ove Direktive. Stoga te države članice moraju biti oslobođene te obveze.
- (86) U skladu sa Zajedničkom političkom deklaracijom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o eksplanatornim dokumentima ⁽¹⁾, države članice preuzele su obvezu popratiti, u opravdanim slučajevima, obavijest o mjerama prenošenja jednim ili više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između dijelova Direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata prenošenja. U odnosu na ovu Direktivu, zakonodavac smatra da je prenošenje takvih dokumenata opravdano.
- (87) Ova Direktiva ne dovodi u pitanje vremenska ograničenja iz dijela B Priloga IX. unutar kojih države članice postupaju u skladu s ranijim direktivama,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ova Direktiva utvrđuje:

- (a) pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na aktivnosti prijevoza željezničkih prijevoznika koji imaju ili će imati poslovni nastan u državi članici u skladu s poglavljem II.;
- (b) kriterije koji se primjenjuju na izdavanje, obnovu ili izmjenu dozvola od strane države članice koje su namijenjene za željezničke prijevoznike koji imaju ili će imati poslovni nastan u Uniji u skladu s poglavljem III.;
- (c) načela i postupke koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojba za korištenje željezničke infrastrukture i dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u skladu s poglavljem IV.

2. Ova Direktiva primjenjuje se na korištenje željezničke infrastrukture za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza.

Članak 2.

Izuzeci iz područja primjene

1. Poglavlje II. ne primjenjuje se na željezničke prijevoznike čija je djelatnost ograničena na pružanje usluga gradskog, prigradskog ili regionalnog prijevoza na lokalnim ili regionalnim samostalnim mrežama za prijevozne usluge na željezničkoj infrastrukturi ili mrežama koje su namijenjene samo za usluge gradskog i prigradskog željezničkog prijevoza.

Iznimno od prvog podstavka, kada je željezničkih prijevoznik pod izravnom ili neizravnom kontrolom poduzeća ili drugog tijela koje obavlja ili čija djelatnost uključuje obavljanje usluga željezničkog prijevoza koje nisu gradske, prigradske ili regionalne usluge, primjenjuju se članci 4. i 5. Odredbe članka 6. primjenjuju se na tog željezničkog prijevoznika u odnosu na vezu između željezničkog prijevoznika i poduzeća ili tijela koje ga izravno ili neizravno kontrolira.

2. Države članice mogu isključiti sljedeće iz primjene poglavlja III.:

- (a) prijevoznike koji pružaju usluge željezničkog putničkog prijevoza na lokalnoj i regionalnoj samostalnoj željezničkoj infrastrukturi;
- (b) prijevoznike koji pružaju samo usluge gradskog ili prigradskog željezničkog prijevoza putnika;
- (c) prijevoznike koji pružaju samo usluge regionalnog željezničkog prijevoza robe;
- (d) prijevoznike koji pružaju samo usluge prijevoza robe na privatnoj željezničkoj infrastrukturi koja postoji samo kako bi ju vlasnik infrastrukture koristio za vlastitu djelatnost prijevoza robe.

3. Države članice mogu isključivati sljedeće iz primjene članaka 7., 8. i 13. i poglavlja IV.:

- (a) lokalne i regionalne samostalne mreže za usluge prijevoza putnika na željezničkoj infrastrukturi;
- (b) mreže namijenjene samo za pružanje usluga gradskog ili prigradskog željezničkog prijevoza putnika;
- (c) regionalne mreže koje se koriste za usluge regionalnog željezničkog prijevoza robe samo od strane željezničkog prijevoznika koji nije obuhvaćen stavkom 1. dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži kapacitet na toj mreži;
- (d) infrastruktura u privatnom vlasništvu koja postoji samo za vlastitu djelatnost prijevoza robe vlasnika infrastrukture.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., države članice mogu isključiti lokalne i regionalne infrastrukture koje nemaju stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga iz primjene članka 8. stavka 3. i lokalne željezničke infrastrukture koje nemaju stratešku važnost za funkcioniranje željezničkog tržišta iz primjene poglavlja IV. Države članice prijavljuju Komisiji svoju namjeru o isključivanju takve željezničke infrastrukture. U skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2. Komisija će odlučiti može li se smatrati da takva infrastruktura nema stratešku važnost s obzirom na duljinu predmetnih pruga, njihovu razinu korištenja i obujam prometa na koju bi mogla imati učinka.

⁽¹⁾ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

5. Države članice mogu iz primjene članka 31. stavka 5. isključiti vozila koja se koriste ili se namjeravaju koristiti u trećim zemljama na mrežama čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji.

6. Države članice mogu odlučiti o vremenskim razdobljima i rokovima za dodjelu kapaciteta koji su drugačiji od onih iz članka 43. stavka 2., točke 2(b). Priloga VI. i točaka 3., 4. i 5. Priloga VII. ako uspostavljanje međunarodnih željezničkih ruta u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz trećih zemalja na mreži čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji ima značajan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito.

7. Države članice mogu odlučiti objaviti okvir za izračun i pravila ubiranja pristojbi koja se primjenjuju posebno na usluge međunarodnog prijevoza robe prema i iz trećih zemalja na mreži s drugačijom širinom kolosijeka od glavne željezničke mreže u Uniji s različitim instrumentima i rokovima od onih predviđenih u članku 29. stavku 1. ako je to potrebno za osiguranje poštenog tržišnog natjecanja.

8. Države članice mogu iz primjene poglavlja IV. isključiti željezničku infrastrukturu čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji i koja povezuje prekogranične kolodvore države članice s državnim područjem treće zemlje.

9. Ova se Direktiva ne primjenjuje na prijevoznike čije je poslovanje ograničeno samo na pružanje usluga kombiniranog prometa cestovnih vozila kroz podmorske tunele ili za prijevozne operacije u obliku usluge kombiniranog prometa za cestovna vozila kroz takve tunele osim članka 6. stavaka 1. i 4. i članaka 10., 11., 12. i 28.

10. Države članice mogu isključiti iz primjene poglavlja II., osim članka 14., i poglavlja IV., svaku željezničku uslugu koja se obavlja u tranzitu kroz Uniju.

11. Države članice mogu isključiti iz primjene članka 32. stavka 4. vlakove koji nisu opremljeni Europskim sustavom za upravljanje i nadzor vlakova (ETCS) i koji se koriste za usluge regionalnog prijevoza putnika, a koji su prvi put pušteni u uporabu prije 1985. godine.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „željeznički prijevoznik” znači svako javno ili privatno poduzeće koje ima dozvolu u skladu s ovom Direktivom i čija je primarna djelatnost pružati usluge prijevoza robe i/ili putnika željeznicom s tim da mora osigurati vuču; to uključuje i poduzeća koja pružaju samo usluge vuče;

(2) „upravitelj infrastrukture” znači tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu, upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture, uključujući upravljanje prometom i prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavom; uloga upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže može biti dodijeljena različitim tijelima ili poduzećima;

(3) „željeznička infrastruktura” znači svi elementi navedeni u Prilogu I;

(4) „usluga međunarodnog prijevoza robe” znači usluga prijevoza prilikom koje vlak prelazi barem jednu granicu države članice; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze barem jednu granicu;

(5) „usluga međunarodnog prijevoza putnika” znači usluga prijevoza putnika prilikom koje vlak prelazi barem jednu granicu države članice i čija je glavna svrha prevoziti putnike između kolodvora u različitim državama članicama; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze barem jednu granicu;

(6) „gradske i prigradske usluge” znači usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama užeg ili širega gradskog središta, uključujući i prekogranično šire gradsko središte, kao i prijevoznim potrebama između tih središta i okolnih područja,

(7) „regionalne usluge” znači usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama regije, uključujući prekogranične regije;

(8) „tranzit” znači prijelaz s državnog područja Unije bez utovara ili istovara robe i/ili bez ukrcaja ili iskrcaja putnika na državno područje Unije;

(9) „alternativni pravac” znači drugi pravac između istog polazišta i odredišta u slučaju kada su ta dva pravca međusobno zamjenjiva za uslugu prijevoza robe ili putnika od strane željezničkog prijevoznika;

(10) „izvediva alternativa” znači pristup alternativnom uslužnom objektu koji je gospodarski prihvatljiv željezničkom prijevozniku i koji mu omogućuje pružanje predmetne usluge prijevoza tereta ili putnika;

(11) „uslužni objekt” znači postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koji je posebno opremljen, u cjelini ili dijelom, za pružanje jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;

- (12) „operator uslužnog objekta” znači javno ili privatno tijelo odgovorno za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;
- (13) „prekogranični sporazum” znači sporazum između dvije ili više država članica ili između država članica i trećih zemalja čija je svrha olakšati pružanje prekograničnih željezničkih usluga;
- (14) „dozvola” znači ovlaštenje koje je prijevozniku izdao izdavalac dozvola i kojim se priznaje njegova sposobnost za pružanje usluga željezničkog prijevoza; ta sposobnost može biti ograničena na pružanje određenih vrsta usluga;
- (15) „izdavalac dozvola” znači tijelo nadležno za izdavanje dozvola u državi članici;
- (16) „ugovor” znači sporazum ili, *mutatis mutandis*, dogovor u okviru administrativnih mjera;
- (17) „razumna dobit” znači stopa prinosa na vlastita sredstva koja uzima u obzir rizik, kao i rizik na prihod, ili nepostojanje takvog rizika, koju ima operator uslužnog objekta i u skladu je s prosječnom stopom za predmetni sektor posljednjih godina;
- (18) „dodjela kapaciteta” znači dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta od strane upravitelja infrastrukture;
- (19) „podnositelj zahtjeva” znači željeznički prijevoznik ili međunarodna grupacija željezničkih prijevoznika ili druga fizička ili pravna osoba, kao što su nadležna tijela u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i otpremnici, špediteri i pružatelji usluga kombiniranog prijevoza koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili komercijalni interes za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;
- (20) „zакrčena infrastruktura” znači dio infrastrukture na kojem se potražnja za infrastrukturnim kapacitetom ne može potpuno zadovoljiti tijekom određenih razdoblja čak i nakon usuglašavanja različitih zahtjeva za kapacitetom;
- (21) „plan povećanja kapaciteta” znači mjera ili niz mjera koje treba provesti u određenom razdoblju, a koje imaju za cilj ublažiti nedostatak kapaciteta koji je doveo do proglašenja dijela infrastrukture „zакrčenom“;
- (22) „usuglašavanje” znači postupak kojim upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva nastoje riješiti situacije u kojima postoje proturječni zahtjevi za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta;
- (23) „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući opći sporazum u skladu s javnim ili privatnim pravom u kojem se utvrđuju obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture vezano uz infrastrukturni kapacitet koji će se dodjeljivati i pristojbe koje će se ubirati u razdoblju dužem od razdoblja jednog voznog reda;
- (24) „infrastrukturni kapacitet” znači mogući broj trasa vlakova na pojedinom dijelu infrastrukture u određenom vremenskom razdoblju;
- (25) „mreža” znači cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravitelj infrastrukture;
- (26) „izvješće o mreži” znači izvješće u kojem se detaljno utvrđuju opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za programe određivanja pristojbi i dodjelu kapaciteta, uključujući druge podatke koji su nužni za podnošenje zahtjeva za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta;
- (27) „trasa vlaka” znači infrastrukturni kapacitet koji je potreban za vožnju vlaka između dva mjesta u određenom vremenu;
- (28) „vozni red” znači skup podataka o svim planiranim kretanjima vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi;
- (29) „garažni kolosijek” znači kolosijeci koji su posebno namijenjeni za privremeno garažiranje željezničkih vozila između dva prijevoza;
- (30) „redovno održavanje” znači radovi održavanja vozila koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje vozila iz prometa.

POGLAVLJE II.

RAZVOJ ŽELJEZNICA UNIJE

ODJELJAK 1.

Neovisno upravljanje

Članak 4.

Neovisnost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da, što se tiče upravljanja, rukovodstva i unutarnjeg nadzora nad upravnim, gospodarskim i računovodstvenim pitanjima, željeznički prijevoznici koji su u izravnom ili neizravnom vlasništvu države članice imaju neovisan status tako da su naročito njihova imovina, proračun i poslovne knjige odvojeni od državnih.

2. Upravitelj infrastrukture odgovoran je za vlastito upravljanje, rukovodstvo i unutarnji nadzor pritom poštujući okvir za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice.

Članak 5.

Upravljanje željezničkim prijevoznicima prema komercijalnim načelima

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi omogućile željezničkim prijevoznicima da prilagode svoju djelatnost tržištu i upravljaju tim djelatnostima pod odgovornošću njihovih rukovodećih tijela, u interesu obavljanja učinkovitih i odgovarajućih usluga po najnižoj mogućoj cijeni za kvalitetu zatražene usluge.

Željezničkim se prijevoznicima upravlja u skladu s načelima koja se primjenjuju na komercijalna trgovačka društva, neovisno o njihovom vlasništvu. Ovo se također primjenjuje na njihove obveze obavljanja javnih usluga koje nameće država te na ugovore o obavljanju javnih usluga koje sklapaju s nadležnim tijelima države.

2. Željeznički prijevoznici utvrđuju svoje poslovne planove, uključujući programe ulaganja i financiranja. Ti se planovi izrađuju kako bi se postigla financijska ravnoteža i ostvarenje drugih ciljeva tehničkog, komercijalnog i financijskog poslovanja; u njima se navode i načini ostvarivanja tih ciljeva.

3. Na temelju općih smjernica politike koje je utvrdila država članica i uzimajući u obzir nacionalne planove i ugovore (koji mogu biti višegodišnji), uključujući planove ulaganja i financiranja, željeznički prijevoznici u prvom redu mogu:

- (a) uspostaviti svoju unutarnju organizaciju, ne dovodeći u pitanje članke 7., 29. i 39.;
- (b) nadzirati pružanje i oglašavanje usluga te odrediti cijene tih usluga;
- (c) donositi odluke o zaposlenicima, imovini i nabavi;
- (d) povećati tržišni udio, razvijati nove tehnologije i nove usluge i prihvaćati sve inovativne tehnike upravljanja;
- (e) uspostaviti nove poslovne djelatnosti u područjima koja su povezana sa željezničkim prometom.

Ovaj stavak ne dovodi u pitanje Uredbu (EZ) br. 1370/2007.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., dioničari željezničkih prijevoznika u državnom vlasništvu ili pod kontrolom države moraju moći zahtijevati da se prije važnih upravljačkih odluka traži njihova prethodna suglasnost kao što je slučaj

kod dioničara privatnih dioničkih društava u skladu s pravilima zakona o trgovačkim društvima država članica. Odredbe ovog članka ne dovode u pitanje ovlasti nadzornih tijela u skladu s pravom trgovačkih društava vezane uz imenovanje članova uprave.

ODJELJAK 2.

Razdvajanje upravljanja infrastrukturom i prijevoznih operacija i različitih vrsta prijevoznih operacija

Članak 6.

Razdvajanje računa

1. Države članice osiguravaju vođenje i objavu odvojenih računa dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi pružanja usluga prijevoza od strane željezničkih prijevoznika s jedne strane, i za poslovanje vezano uz upravljanje željezničkom infrastrukturom, s druge strane. Javna sredstva koja se uplaćuju za jedno od ta dva područja djelovanja ne smiju se prenositi se na drugo.

2. Države članice mogu isto predvidjeti da to razdvajanje zahtjeva ustrojavanje zasebnih odjela unutar istog poduzeća ili da infrastrukturnim i prijevoznim uslugama upravljaju zasebne pravne osobe.

3. Države članice osiguravaju vođenje i objavu odvojenih računa dobiti i gubitka i bilance stanja za poslovanje vezano uz pružanje usluga željezničkog prijevoza robe, s jedne strane, i za aktivnosti vezane uz pružanje usluga prijevoza putnika, s druge strane. Javna sredstva koja se uplaćuju za aktivnosti vezane za pružanje prijevoznih usluga kao javne službe prikazuju se odvojeno u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 na mjerodavnim računima i ne smiju se prenositi na aktivnosti vezane uz pružanje drugih prijevoznih usluga ili nekog drugog poslovanja.

4. Poslovne knjige za različita područja poslovanja iz stavaka 1. i 3. vode se na način koji omogućuje praćenje zabrane prijenosa javnih sredstava uplaćenih za jedno područje aktivnosti na drugo i praćenje korištenja prihoda od pristojbi za korištenje infrastrukture i viška od drugih komercijalnih aktivnosti.

Članak 7.

Neovisnost osnovnih funkcija upravitelja infrastrukture

1. Države članice osiguravaju da se osnovne funkcije za određivanje jednakog i nediskriminacijskog pristupa infrastrukturi povjeravaju tijelima ili tvrtkama koje same ne pružaju usluge željezničkog prijevoza. Bez obzira na organizacijsku strukturu, mora se pokazati da je taj cilj ostvaren.

Osnovne funkcije uključuju sljedeće:

- (a) odlučivanje o dodjeli trase vlaka, uključujući definiciju i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka; i

- (b) odlučivanje o pristojbama za korištenje infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi, ne dovodeći u pitanje članak 29. stavak 1.

Države članice mogu, međutim, prenijeti na željezničke prijevoznike ili neko drugo tijelo odgovornost za doprinos razvoju željezničke infrastrukture, na primjer, putem ulaganja, održavanja i financiranja.

2. Ako upravitelj infrastrukture, prema svom pravnom obliku, organizaciji ili zadaćama donošenja odluka, nije neovisan od željezničkih prijevoznika, zadaće iz odjeljaka 2. i 3. poglavlja IV. izvršavaju tijelo za ubiranje pristojbi i tijelo za dodjelu kapaciteta koja su neovisna od bilo kojeg željezničkog prijevoznika u svom pravnom obliku, organizaciji ili u donošenju odluka.

3. Kada se odredbe odjeljaka 2. i 3. poglavlja IV. odnose na osnovne funkcije upravitelja infrastrukture, one se tumače kao da se primjenjuju na tijelo za ubiranje pristojbi ili tijelo za dodjelu kapaciteta u odnosu na njihove mjerodavne ovlasti.

ODJELJAK 3.

Poboljšanje financijske situacije

Članak 8.

Financiranje upravitelja infrastrukture

1. Države članice razvijaju vlastitu željezničku infrastrukturu uzimajući u obzir, ako je potrebno, opće potrebe Unije, uključujući potrebu suradnje sa susjednim trećim zemljama. U tu svrhu, one objavljuju do 16. prosinca 2014., nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture s ciljem zadovoljavanja budućih potreba za mobilnošću u odnosu na održavanje, obnovu i razvoj infrastrukture na temelju održivog financiranja željezničkog sustava. Ta strategija odnosi se na razdoblje od barem pet godina i može se produžiti.

2. Uzimajući u obzir članke 93., 107. i 108. UFEU-a, države članice mogu upravitelju infrastrukture osigurati sredstva u skladu sa zadaćama iz točke 2. članka 3., veličinom infrastrukture i financijskim zahtjevima, posebno radi pokrivanja novih ulaganja. Države članice mogu odlučiti financirati ta ulaganja drugim sredstvima osim izravnim državnim financiranjem. U svakom slučaju, države članice moraju poštovati zahtjeve iz stavka 4. ovog članka.

3. U okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir strategiju iz stavka 1. i sredstva koja osiguravaju države članice iz stavka 2., upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva. Upravitelj

infrastrukture osigurava da poznati podnositelji zahtjeva te, na njihov zahtjev potencijalni podnositelji zahtjeva, imaju pristup potrebnim podacima i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na prirodu, pružanje i razvoj infrastrukture prije nego ga odobri upravitelj infrastrukture.

4. Države članice osiguravaju da su, u uobičajenim poslovnim uvjetima i u razumnom roku koji ne prelazi pet godina, u računu dobiti i gubitka upravitelja infrastrukture poravnati barem prihod od infrastrukturnih promjena, viškovi od drugih poslovnih aktivnosti, nepovratna sredstva iz privatnih izvora i državna sredstva, s jedne strane, uključujući predujmove plaćene od strane države, ako je potrebno, i rashodi za infrastrukturu, s druge strane.

Ne dovodeći u pitanje moguć dugoročan cilj da korisnici pokriju infrastrukturne troškove svih vrsta prijevoza na temelju poštenog, nediskriminajućeg tržišnog natjecanja između različitih vrsta prijevoza, pri čemu se željeznički prijevoz može natjecati s drugim vrstama prijevoza, unutar okvira za izračun pristojbi iz članaka 31. i 32., država članica može tražiti od upravitelja infrastrukture da poravna svoje račune bez državnog financiranja.

Članak 9.

Transparentno smanjivanje zaduženosti

1. Ne dovodeći u pitanje pravila Unije o državnim potporama i u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a, države članice utvrđuju odgovarajuće mehanizme koji će pomoći u smanjivanju zaduženosti željezničkih prijevoznika u državnom vlasništvu ili pod kontrolom države na razinu koja ne ugrožava zdravo financijsko upravljanje i popravljaju njihovu financijsku situaciju.

2. U svrhe iz stavka 1., države članice mogu zatražiti osnivanje posebne jedinice za amortizaciju duga u okviru računovodstvenih odjela željezničkih prijevoznika.

Do otpisa zajmova, bilanca stanja se može povećati za iznos svih zajmova koje je podigao željeznički prijevoznik za financiranje ulaganja i pokrivanje viška operativnih rashoda koji proizlaze iz djelatnosti željezničkog prijevoza ili upravljanja željezničkom infrastrukturom. Dugovanja nastala kao rezultat poslovanja društava kreći ne uzimaju se u obzir.

3. Stavci 1. i 2. primjenjuju se samo na dugovanja i kamate na ta dugovanja nastale željezničkom prijevoznicu u državnom vlasništvu ili pod kontrolom državnim do datuma otvaranja svih ili dijela usluga željezničkog prijevoza u predmetnoj državi članici, a u svakom slučaju do 15. ožujka 2001. ili datuma pristupanja Uniji za države članice koje su pristupile Uniji nakon tog datuma.

ODJELJAK 4.

Pristup željezničkoj infrastrukturi i uslugama

Članak 10.

Uvjeti za pristup željezničkoj infrastrukturi

1. Željeznički prijevoznici dobivaju, pod jednakim, nediskriminacijskim i transparentnim uvjetima, pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja svih vrsta usluga željezničkog prijevoza robe. To pravo uključuje pristup infrastrukturi koja povezuje pomorske i luke unutarnjih voda i drugim uslužnim objektima iz točke 2. Priloga II. i infrastrukturi koja opslužuje ili bi mogla opsluživati više od jednog krajnjeg korisnika.

2. Željezničkim prijevoznicima dodjeljuje se pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja usluge međunarodnog prijevoza putnika. Željeznički prijevoznici, za vrijeme pružanja usluge međunarodnog prijevoza putnika, imaju pravo ukravati putnike na bilo kojem kolodvoru smještenom na međunarodnom pravcu i iskravati ih na drugom stajalištu, uključujući kolodvore koji se nalaze u istoj državi članici. To pravo uključuje pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti iz točke 2. Priloga II.

3. Na zahtjev nadležnih tijela ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika, mjerodavno regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. određuju je li glavna svrha usluge prevoziti putnike između kolodvora smještenih u različitim državama članicama.

4. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija donosi do 16. prosinca 2016. mjere kojima se utvrđuju pojedinosti postupka i kriterija koji će se slijediti kod primjene stavka 3. ovog članka. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 11.

Ograničenje prava pristupa i prava ukrcaja i iskrcaja putnika

1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno u članku 10. o uslugama između polazišta i odredišta koje su obuhvaćene jednim ili više ugovora o javnim uslugama koji su u skladu s pravom Unije. To ograničenje ne ograničava pravo ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru na pravcu međunarodne usluge i iskrcaja na drugoj, uključujući kolodvore u istoj državi članici, osim ako bi to pravo ugrozilo gospodarsku ravnotežu ugovora o javnoj usluzi.

2. Moguće ugrožavanje gospodarske ravnoteže ugovora o javnoj usluzi određuje mjerodavno regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. na temelju objektivne gospodarske analize i na

temelju unaprijed utvrđenih kriterija, na zahtjev nekoga od sljedećih:

- (a) nadležnog tijela ili nadležnih tijela koji su dodijelili ugovor o javnoj usluzi;
- (b) bilo kojeg drugog zainteresiranog nadležnog tijela koje ima pravo ograničiti pristup u skladu s ovim člankom;
- (c) upravitelja infrastrukture;
- (d) željezničkog prijevoznika koji izvršava ugovor o javnoj usluzi.

Nadležna tijela i željeznički prijevoznici koji pružaju javne usluge daju nadležnom regulatornom tijelu ili tijelima podatke koji su razumno potrebni za donošenje odluke. Regulatorno tijelo razmatra zaprimljene podatke, i, ako je prikladno, traži mjerodavne podatke od, i započinje postupak savjetovanja sa, svim mjerodavnim strankama, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva. Regulatorno tijelo savjetuje se sa svim mjerodavnim strankama prema potrebi i obavješćuje mjerodavne stranke o svojoj obrazloženoj odluci u unaprijed određenom, razumnom roku a, u svakom slučaju, u roku od šest tjedana od primitka svih mjerodavnih podataka.

3. Regulatorno tijelo navodi razloge za svoju odluku i navodi vremensko razdoblje u kojem, i uvjete pod kojima, tijela navedena u nastavku mogu zatražiti preispitivanje odluke:

- (a) mjerodavno nadležno tijelo ili nadležna tijela;
- (b) upravitelj infrastrukture;
- (c) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o javnoj usluzi;
- (d) željeznički prijevoznik koji traži pristup.

4. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija donosi do 16. prosinca 2016. mjere u kojima navodi detalje postupka i kriterije koji se moraju slijediti kod primjene stavaka 1., 2. i 3. ovog članka. Ti se provedbeni akti odnose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

5. Države članice mogu ograničiti pravo ukrcaja i iskrcaja putnika na kolodvorima u istoj državi članici na pravcu međunarodne usluge prijevoza putnika ako je isključivo pravo za prijevoz putnika između tih kolodvora dodijeljeno na temelju ugovora o koncesiji prije 4. prosinca 2007. u okviru poštenog natječajnog postupka i u skladu s mjerodavnim načelima prava Unije. Takvo ograničenje može trajati dok traje ugovor ili 15 godine, ovisno što je kraće.

6. Države članice osiguravaju da odluke iz stavaka 1., 2., 3. i 5. podliježu sudskoj kontroli.

Članak 12.

Pristojbe koje plaćaju željeznički prijevoznici koji pružaju usluge prijevoza putnika

1. Ne dovodeći u pitanje članak 11. stavak 2., države članice mogu, pod uvjetima iz ovog članka, ovlastiti tijelo nadležno za željeznički prijevoz putnika da odredi pristojbe željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge prijevoza putnika za prometovanje na trasama koje su u nadležnosti tog tijela ili između dva kolodvora u toj državi članici.

U tome slučaju, željeznički prijevoznici koji pružaju usluge domaćeg i međunarodnog prijevoza putnika plaćaju iste pristojbe za prometovanje na trasama koje su u nadležnosti tog tijela.

2. Pristojba predstavlja naknadu za obvezu pružanja javne usluge iz ugovora o javnoj usluzi koji su dodijeljeni u skladu s pravom Unije. Prihod od takvih pristojbi koje se uplaćuju kao naknada ne prelaze iznos koji je nužan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji nastaju kao posljedica obveze pružanja javne usluge uzimajući u obzir mjerodavne primitke i razumnu dobit zbog ispunjenja te obveze.

3. Pristojba se naplaćuje u skladu s pravom Unije i poštuje posebno načela pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti, posebno između prosječne cijene usluge za putnika i iznosa pristojbe. Ukupan iznos pristojbi koje se naplaćuju u skladu s ovim člankom ne smije ugrožavati gospodarsku održivost usluge željezničkog prijevoza putnika u odnosu na koju se pristojbe plaćaju.

4. Nadležna tijela čuvaju podatke koji su nužni za praćenje porijekla pristojbi i njihove uporabe. Države članice Komisiji dostavljaju te podatke.

5. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija donosi mjere kojima se utvrđuju pojedinstvosti postupka i kriteriji koji se moraju slijediti kod primjene ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 13.

Uvjeti za pristup uslugama

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju željezničkim prijevoznicima, na nediskriminacijski način, minimalni pristupni paket iz točke 1. Priloga II.

2. Operatori uslužnih objekata pružaju svim željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način pristup objektima iz točke 2. Priloga II., uključujući pristup prugom do uslužnih objekata, kao i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima.

3. Kako bi se mogao jamčiti transparentan i nediskriminirajući pristup uslužnim objektima iz točaka 2(a), (b), (c), (d), (g) i (i) Priloga II. i pružanju usluga u tim objektima u slučajevima kada je operator takvog uslužnog objekta pod izravnom ili neizravnom kontrolom tijela ili trgovačkog društva koje djeluje i ima vladajući položaj na nacionalnim tržištima usluga željezničkog prijevoza za koji se koristi taj objekt, operatori tih uslužnih objekata organiziraju se na takav način da su neovisni od tog tijela ili trgovačkog društva u smislu organizacije i donošenja odluka. Takva neovisnost ne podrazumijeva zahtjev za osnivanjem odvojene pravne osobe za uslužne objekte i može se ostvariti ustrojavanjem zasebnih odjela u istoj pravnoj osobi.

U odnosu na sve uslužne objekte iz točke 2. Priloga II., operator i tijelo ili trgovačko društvo moraju voditi odvojene račune, uključujući odvojene bilance stanja i račune dobiti i gubitka.

Ako poslovanjem uslužnog objekta upravlja upravitelj infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod izravnom ili neizravnom kontrolom upravitelja infrastrukture, poštivanje zahtjeva iz ovog stavka smatra se dokazanim ispunjenjem zahtjeva iz članka 7.

4. Na zahtjeve željezničkih prijevoznika za pristupom i pružanjem usluga u uslužnom objektu iz točke 2. Priloga II. u razumnom roku odgovara regulatorno tijelo iz članka 55. Takvi se zahtjevi mogu odbaciti samo ako postoje izvedive alternative koje im omogućuju da pružaju usluge prijevoza robe i putnika na istim ili alternativnim pravcima pod gospodarski prihvatljivim uvjetima. To ne obvezuje operatora uslužnog objekta da ulaže u resurse ili objekte s ciljem zadovoljavanja zahtjeva željezničkih prijevoznika.

Ako se zahtjevi željezničkih prijevoznika odnose na pristup uslugama i pružanje usluga u uslužnom objektu kojim upravlja operator uslužnog objekta iz stavka 3., operator uslužnog objekta obrazlaže u pismenom obliku svoju odluku o odbacivanju zahtjeva i navodi izvedive alternative u drugim objektima.

5. Ako operator uslužnog objekta iz točke 2. Priloga II. naiđe na sukob između dvaju različitih zahtjeva, pokušava zadovoljiti sve zahtjeve koliko je to moguće. Ako ne postoji izvediva alternativa i nije moguće zadovoljiti sve zahtjeve za kapacitetom za mjerodavni objekt na temelju iskazanih potreba, podnositelj zahtjeva može se žaliti regulatornom tijelu iz članka 55. koje preispituje predmet i poduzima radnje, ako je prikladno, kojima će osigurati dodjelu odgovarajućeg dijela kapaciteta podnositelju zahtjeva.

6. Ako se uslužni objekt iz točke 2. Priloga II. ne koristi barem dvije godine za redom a željeznički prijevoznici su pokazali interes za pristup tom objektu operatoru tog uslužnog objekta na temelju iskazane potrebe, vlasnik objekta objavljuje se a objekt u cijelosti ili u dijelu daje u zakup ili u najam kao željeznički uslužni objekt, osim ako operator uslužnog objekta dokaže da ga niti jedan željeznički prijevoznik ne može koristiti zbog postupka prenamjene koji je u tijeku.

7. Ako operator uslužnog objekta pruža bilo koju od usluga iz točke 3. Priloga II. kao dodatnu uslugu, on ih željezničkim prijevoznicima pruža na zahtjev na nediskriminirajući način.

8. Željeznički prijevoznici mogu od upravitelja infrastrukture ili drugih operatora uslužnog objekta zatražiti dodatne usluge iz točke 4. Priloga II., kao prateće usluge. Operator uslužnog objekta nije obavezan pružati te usluge. Ako operator uslužnog objekta odlučiti ponuditi drugima bilo koju od tih usluga, on će ih željezničkim prijevoznicima pružati na zahtjev i na nediskriminirajući način.

9. Na temelju iskustava regulatornih tijela i operatora uslužnih objekata i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija može donijeti mjere kojima se određuju pojedinosti postupka i kriterija za pristup uslugama koje će se pružati u uslužnim objektima iz točaka 2. do 4. Priloga II. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

ODJELJAK 5.

Prekogranični sporazumi

Članak 14.

Opća načela prekograničnih sporazuma

1. Države članice osiguravaju da odredbe u prekograničnim sporazumima ne diskriminiraju između željezničkih

prijevoznika niti ograničavaju slobodu željezničkih prijevoznika da pružaju prekogranične usluge.

2. Države članice obavješćuju Komisiju o bilo kojem prekograničnom sporazumu do 16. lipnja 2013. za sporazume sklopljene prije tog datuma, a u slučaju novih ili revidiranih sporazuma između država članica, prije njihovog sklapanja. Komisija odlučuje jesu li ti sporazumi u skladu s pravom Unije u roku od devet mjeseci od datuma obavijesti za sporazume sklopljene prije 15. prosinca 2012. i u roku od četiri mjeseca od obavijesti za nove ili revidirane sporazume između država članica. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

3. Ne dovodeći u pitanje podjelu nadležnosti između Unije i država članica, u skladu s pravom Unije, države članice obavješćuju Komisiju o svojoj namjeri da počnu pregovore o i sklope nove ili revidirane prekogranične sporazume između država članica i trećih zemalja.

4. Ako, u roku od dva mjeseca od primitka obavijesti o namjeri države članice da započne pregovore iz stavka 2., Komisija zaključi da će pregovori ugroziti ciljeve pregovora Unije koji su u tijeku s predmetnim trećim zemljama i/ili dovesti do sporazuma koji nije u skladu s pravom Unije, ona će sukladno tome obavijestiti državu članicu.

Države članice redovno obavješćuju Komisiju o takvim pregovorima i, ako je prikladno, pozivaju Komisiju da sudjeluje kao promatrač.

5. Države članice ovlaštene su privremeno primijeniti i/ili sklopiti nove ili revidirane prekogranične sporazume s trećim zemljama pod uvjetom da su oni u skladu s pravom Unije i ne ugrožavaju cilj i svrhu prometne politike Unije. Komisija donosi odluke o odobrenju. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

ODJELJAK 6.

Nadzorne zadaće Komisije

Članak 15.

Opseg nadzora tržišta

1. Komisija donosi nužna rješenja za nadzor tehničkih i gospodarskih uvjeta i tržišnih promjena u željezničkom prometu u Uniji.

2. U ovome kontekstu, Komisija u svoj rad uključuje predstavnike država članica, uključujući predstavnike regulatornih tijela iz članka 55. i predstavnike mjerodavnih sektora, uključujući, ako je potrebno, socijalne partnere iz željezničkog sektora, korisnike i predstavnike lokalnih i regionalnih vlasti, kako bi oni lakše mogli pratiti razvoj željezničkog sektora i tržišta, procijeniti utjecaj donesenih mjera i analizirati učinak mjera koje je planirala Komisija. Ako je prikladno, Komisija uključuje i Europsku agenciju za željeznice, u skladu s njezinim zadaćama predviđenim u Uredbi (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji) ⁽¹⁾.

3. Komisija prati korištenje mreža i razvoj okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru, posebno pristojbe za korištenje infrastrukture, dodjelu kapaciteta, ulaganja u željezničku infrastrukturu i kvalitetu usluga željezničkog prijevoza, željezničke usluge koje su obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama, dozvole i stupanj otvorenosti tržišta i usklađenosti između država članica, razvoj zapošljavanja i povezane društvene uvjete u željezničkom sektoru. Te aktivnosti praćenja ne dovode u pitanje slične aktivnosti u državama članicama i ulogu socijalnih partnera.

4. Komisija svake dvije godine izvješćuje Europski parlament i Vijeće o:

- (a) razvoju unutarnjeg tržišta željezničkih usluga i usluga koje pružaju željeznički prijevoznici, kako je navedeno u Prilogu II.;
- (b) okvirnim uvjetima iz stavka 3., uključujući za javne usluge prijevoza putnika željeznicom;
- (c) stanju željezničke mreže u Uniji;
- (d) korištenju prava pristupa;
- (e) preprekama učinkovitijim željezničkim uslugama;
- (f) ograničenjima infrastrukture;
- (g) potrebi za donošenjem zakonodavnih akata.

5. U svrhu nadzora tržišta od strane Komisije, države članice dostavljaju Komisiji svake godine nužne podatke o korištenju mreža i razvoju okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru, pritom poštujući ulogu socijalnih partnera.

6. Komisija može donijeti mjere kojima će se osigurati dosljednost u obvezama izvješćivanja država članica. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

POGLAVLJE III.

IZDAVANJE DOZVOLA ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZNICIMA

ODJELJAK 1.

Izdavatelj dozvola

Članak 16.

Izdavatelj dozvola

Svaka država članica imenuje tijelo koje će biti nadležno za izdavanje dozvola i ispunjavanje obveza iz ovog poglavlja.

Izdavatelj dozvola ne smije pružati željezničke usluge i neovisno je od tvrtki i pravnih osoba koje pružaju takve usluge.

ODJELJAK 2.

Uvjeti za dobivanje dozvole

Članak 17.

Opći zahtjevi

1. Prijevoznik može zatražiti dozvolu u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.

2. Države članice ne smiju izdavati dozvole ili produljivati njihovu valjanost ako nisu ispunjeni zahtjevi iz ovog poglavlja.

3. Prijevoznik koji ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja ima pravo na dobivanje dozvole.

4. Prijevoznik koji ne posjeduje odgovarajuću dozvolu za usluge koje planira pružiti ne smije pružiti usluge željezničkog prijevoza iz ovog poglavlja.

Međutim, takva dozvola, sama po sebi, ne daje nositelju pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi.

5. Komisija donosi mjere kojima se određuju pojedinosti za uporabu zajedničkog predloška za dozvolu i, ako je potrebno, za osiguranje pravednog i učinkovitog tržišnog natjecanja na tržištima željezničkog prijevoza te detalje o postupku koji se mora slijediti kod primjene ovog članka. Ti provedbeni akti se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 18.

Uvjeti za dobivanje dozvole

Prijevoznik koji traži izdavanje dozvole mora prije početka rada pokazati izdavatelju dozvola u predmetnoj državi članici da u bilo kojem trenutku može zadovoljiti zahtjeve vezane uz dobar ugled, solventnost, stručnost i pokrivanje svoje građanske odgovornosti kako je navedeno u člancima 19. do 22.

Svaki prijevoznik koji zahtijeva izdavanje dozvole mora u te svrhe dati nužne podatke.

Članak 19.

Zahtjevi vezani uz dobar ugled

Države članice definiraju uvjete za ispunjenje zahtjeva dobrog ugleda kako bi osigurale da prijevoznik koji podnosi zahtjev za izdavanje dozvole ili članovi upravljačkih tijela:

- (a) nisu pravomoćno osuđeni za teško kazneno djelo, uključujući kaznena djela u gospodarskom poslovanju;
- (b) nije u tijeku stečajni postupak;
- (c) nisu pravomoćno osuđeni za kršenja prometnih pravila propisanih u posebnom zakonodavstvu koje se primjenjuje na prometni sektor;
- (d) nisu osuđeni za ozbiljno i kontinuirano neispunjavanje obveza koje proizlaze iz socijalnog ili radnog prava, uključujući obveze vezane uz sigurnost i zdravlje na radu, i obveza koje proizlaze iz carinskog prava kada se radi o poduzeću koje planira obavljati prekogranični prijevoz robe u skladu s carinskim postupcima.

Članak 20.

Zahtjevi vezani uz solventnost

1. Zahtjevi vezani uz solventnost ispunjeni su kada prijevoznik koji traži dozvolu može dokazati da može ispuniti svoje postojeće i moguće obveze, određene pod stvarnim pretpostavkama, u razdoblju od 12 mjeseci.
2. Izdavalatelj dozvola provjerava solventnost na temelju godišnjih izvješća željezničkog prijevoznika ili bilance stanja, u slučaju prijevoznika koji traže izdavanje dozvole, a nisu u mogućnosti dostaviti godišnja izvješća. Svaki prijevoznik koji traži dozvolu mora dostaviti barem podatke iz Priloga III.
3. Izdavalatelj dozvola smatra da je prijevoznik koji traži izdavanje dozvole nije solventan ako, kao rezultat poslovanja, ima neplaćene poreze ili doprinose za socijalno osiguranje.
4. Izdavalatelj dozvola može tražiti predavanje izvješća o reviziji i prikladnih dokumenata iz banke, javne štedionice, od računovođe ili revizora. Ti dokumenti uključuju podatke iz Priloga III.
5. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. u odnosu za određene izmjene Priloga III. Prema tome, Prilog III. može biti izmijenjen kako bi se navelo koje podatke moraju navesti prijevoznici koji traže izdavanje dozvole ili nadopunjen u svjetlu iskustva izdavalatelja dozvola ili razvoja tržišta željezničkog prijevoza.

Članak 21.

Zahtjevi vezani uz stručnost

Zahtjevi vezani uz stručnost ispunjeni su kada prijevoznik koji traži izdavanje dozvole može pokazati da ima ili će imati upravu koja posjeduje znanje ili iskustvo nužno za sigurnu i pouzdanu kontrolu nad obavljanjem djelatnosti i nadzor djelatnosti iz dozvole.

Članak 22.

Zahtjevi vezani uz osiguranje od građanske odgovornosti

Ne dovodeći u pitanje pravila Unije o državnim potporama i u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a, željeznički prijevoznik mora imati odgovarajuće osiguranje ili odgovarajuća jamstva u skladu s tržišnim uvjetima, da može pokriti, u skladu s nacionalnim i međunarodnim pravom, svoju odgovornost u slučaju nesreća, posebno u odnosu na putnike, prtljagu, robu, poštu i treće osobe. Bez obzira na tu obvezu, moraju se uzeti u obzir specifična obilježja i profil rizičnosti različitih vrsta usluga, posebno usluge željezničkog prijevoza u kulturne ili baštinske svrhe.

ODJELJAK 3.

Valjanost dozvole

Članak 23.

Prostorna i vremenska valjanost

1. Dozvola je valjana na cijelom državnom području Unije.
2. Dozvola je valjana sve dok željezničkih prijevoznik ispunjava svoje obveze propisane u ovom poglavlju. Izdavalatelj dozvola može, međutim, predvidjeti redovnu reviziju. U tom slučaju, revizija se provodi barem svakih pet godina.
3. Posebne odredbe kojima se uređuje privremeno oduzimanje ili ukidanje dozvole mogu biti ugrađene u samu dozvolu.

Članak 24.

Privremena dozvola, odobrenje, privremeno oduzimanje i ukidanje

1. Ako postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik koji posjeduje dozvolu ne ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja, a posebno one iz članka 18., izdavalatelj dozvola može, u bilo kojem trenutku, provjeriti ispunjava li željeznički prijevoznik zaista te zahtjeve.

Ako izdavalatelj dozvola smatra da željeznički prijevoznik više ne ispunjava zahtjeve, ono će privremeno oduzeti ili ukinuti dozvolu.

2. Ako izdavalatelj dozvola smatra da postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik kojem je izdana dozvola od strane izdavalatelja dozvola iz neke druge države članice ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja, ono će bez odlaganja o tome obavijestiti to tijelo.

3. Bez obzira na stavak 1., ako je dozvola privremeno oduzeta ili ukinuta zbog nepoštivanja zahtjeva solventnosti, izdavatelj dozvola može izdati privremenu dozvolu do reorganizacije željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da pritom nije ugrožena sigurnost. Međutim, privremena dozvola ne može biti valjana dulje od šest mjeseci od datuma izdavanja.

4. Ako željeznički prijevoznik prestane raditi na šest mjeseci ili nije počeo raditi u roku od šest mjeseci od izdavanja dozvole, izdavatelj dozvola može odlučiti da je potrebno tražiti potvrdu izdavanja dozvole ili ju privremeno oduzeti.

U odnosu na početak rada, željeznički prijevoznik može tražiti određivanje dužeg razdoblja s obzirom na posebnu prirodu usluga koje će se pružati.

5. U slučaju promjene u pravnom položaju prijevoznika i, posebno, u slučaju spajanja ili preuzimanja, izdavatelj dozvola može odlučiti da je potrebno tražiti potvrdu izdavanja dozvole. Predmetni željeznički prijevoznik može nastaviti s radom, osim ako izdavatelj dozvola odluči da je ugrožena sigurnost. U tom slučaju, potrebno je obrazložiti osnovu za donošenje takve odluke.

6. Ako željeznički prijevoznik planira značajno promijeniti ili proširiti svoje poslovanje, izdavatelj dozvola mora preispitati dozvolu.

7. Izdavatelj dozvola ne smije dopustiti željezničkom prijevozniku protiv kojeg je pokrenut stečajni ili sličan postupak da zadrži dozvolu ako je uvjereno da ne postoji realna mogućnost zadovoljavajućeg financijskog restrukturiranja u razumnom vremenskom roku.

8. Ako izdavatelj dozvola izda, privremeno oduzme, ukine ili izmijeni dozvolu, ono odmah o tome obavješćuje Europsku agenciju za željeznice. Europska agencija za željeznice o tome obavješćuje izdavatelja dozvola u drugim državama članicama.

Članak 25.

Postupak izdavanja dozvola

1. Svaka država članica mora objaviti postupak za izdavanje dozvola i o tome obavijestiti Komisiju.

2. Izdavatelj dozvola odlučuje o zahtjevu što je prije moguće, ali ne prije isteka tri mjeseca od dostave svih mjerodavnih podataka, odnosno pojedinosti iz Priloga III. Izdavatelj dozvola uzima u obzir sve dostupne podatke. Odluka se odmah priopćuje prijevozniku koji je zatražio izdavanje dozvole. Odbijanje zahtjeva mora biti obrazloženo.

3. Države članice osiguravaju da odluke izdavatelja dozvola podliježu sudskoj kontroli.

POGLAVLJE IV.

UBIRANJE PRISTOJB I ZA KORIŠTENJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I DODJELA ŽELJEZNIČKOG INFRASTRUKTURNOG KAPACITETA

ODJELJAK 1.

Opća načela

Članak 26.

Učinkovito korištenje infrastrukturnog kapaciteta

Države članice osiguravaju da programi ubiranja pristojbi i dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta slijede načela iz ove Direktive i stoga omogućuju upravitelju infrastrukture oglašavanje i optimalno učinkovito korištenje dostupnog infrastrukturnog kapaciteta.

Članak 27.

Izvjешće o mreži

1. Upravitelj infrastrukture dužan je, nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, sastaviti i objaviti izvješće o mreži koje je dostupno uz naknadu koja nije veća od troška objave tog izvješća. Izvješće o mreži se objavljuje na barem dva službena jezika Unije. Sadržaj izvješća o mreži dostupan je besplatno u elektronskom obliku na internetskom portalu upravitelja infrastrukture i može mu se pristupiti putem javnog internetskog portala. Internetski portal uspostavljaju upravitelji infrastrukture u okviru suradnje u skladu s člancima 37. i 40.

2. Izvješće o mreži sadrži opis infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima te podatke o uvjetima za pristup mjerodavnoj željezničkoj infrastrukturi. Izvješće o mreži sadrži i podatke o uvjetima pristupa uslužnim objektima koji su povezani s mrežom upravitelja infrastrukture i uvjetima pružanja usluga u tim objektima ili navodi gdje su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku. Sadržaj izvješća o mreži propisan je u Prilogu IV.

3. Izvješće o mreži se prema potrebi ažurira i mijenja.

4. Izvješće o mreži objavljuje se najkasnije četiri mjeseca prije roka za predavanje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

Članak 28.

Sporazumi između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

Svaki željeznički prijevoznik koji pruža usluge željezničkog prijevoza sklapa s upraviteljima korištene željezničke infrastrukture nužne sporazume u skladu s javnim ili privatnim pravom. Uvjeti iz tih sporazuma moraju biti nediskriminirajući i transparentni, u skladu s ovom Direktivom.

ODJELJAK 2.

Pristojbe za infrastrukturu i usluge

Članak 29.

Uspostava, određivanje i ubiranje pristojbi

1. Države članice uspostavljaju okvir za izračun pristojbi pritom poštujući neovisnost u upravljanju utvrđen člankom 4.

U skladu s tim uvjetom, države članice određuju posebna pravila za ubiranje pristojbi ili te ovlasti prenose na upravitelja infrastrukture.

Države članice osiguravaju da izvješće o mreži sadrži okvir za izračun pristojbe i pravila za njihovo ubiranje ili da upućuje na stranicu gdje se objavljuju okvir za izračun pristojbe i pravila o ubiranju pristojbi.

Upravitelj infrastrukture određuje i ubire pristojbe za korištenje infrastrukture u skladu s utvrđenim okvirom za izračun pristojbi i pravilima za njihovo ubiranje.

Ne dovodeći u pitanje neovisnost u upravljanju iz članka 4. i pod uvjetom da je pravo izravno dodijeljeno ustavnim pravom prije 15. prosinca 2010., nacionalni parlamenti mogu imati pravo detaljno analizirati i, ako je prikladno, preispitati visinu pristojbi koje određuje upravitelj infrastrukture. Svako takvo ispitivanje osigurava da su pristojbe usklađene s ovom Direktivom, uspostavljenim okvirom za izračun pristojbe i pravilima za njihovo ubiranje.

2. Osim u slučaju posebnih dogovora iz članka 32. stavka 3., upravitelj infrastrukture osigurava da se program za ubiranje pristojbi koja se koristi temelji na istim načelima u cijeloj mreži.

3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da primjena programa za ubiranje pristojbi donosi jednake i nediskriminirajuće pristojbe svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge iste prirode na sličnom dijelu tržišta i da su stvarne pristojbe u skladu s pravilima propisanim u izvješću o mreži.

4. Upravitelj infrastrukture poštuje povjerljivost podataka koje su dostavili podnositelji zahtjeva.

Članak 30.

Trošak infrastrukture i izvještaji

1. Vodeći računa o sigurnosti i održavanju i unaprijeđenju kvalitete infrastrukturne usluge, upravitelje infrastrukture se potiče na smanjivanje troškova pružanja pristupa infrastrukturi i visine pristupnih pristojbi.

2. Ne dovodeći u pitanje njihovu nadležnost u odnosu na planiranje željezničke infrastrukture i financiranje, te proračunsko načelo godišnjeg izvješćivanja, ako je primjenjivo, države članice osiguravaju sklapanje ugovora, koji zadovoljava

osnovna načela i parametre iz Priloga V., između nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture na razdoblje od najviše pet godina.

Države članice osiguravaju da se ugovori koji su na snazi 15. prosinca 2012. izmijene, ako je potrebno, s ciljem njihovog usklađivanja s ovom Direktivom, a najkasnije do 16. lipnja 2015.

3. Države članice provode poticaje iz 1. stavka putem ugovora iz stavka 2. i regulatornih mjera ili kombinacijom poticaja za smanjenje troškova u ugovoru i razine pristojbi kroz regulatorne mjere.

4. Ako država članica odluči provoditi poticaje iz stavka 1. putem regulatornih mjera, to će se temeljiti na analizi ostvarivih smanjenja troškova. Pritom se ne dovode u pitanje ovlasti regulatornog tijela da preispita pristojbe iz članka 56.

5. Uvjeti ugovora iz stavka 2. i struktura plaćanja za financiranje upravitelja infrastrukture dogovaraju se unaprijed kako bi obuhvatili cijelo ugovorno razdoblje.

6. Države članice osiguravaju da podnositelji zahtjeva i, na njihov zahtjev, potencijalni podnositelji zahtjeva, budu obaviješteni od strane nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju ugovora prije njegovog potpisivanja. Ugovor se objavljuje u roku od mjesec dana od sklapanja.

Upravitelj infrastrukture osigurava dosljednost između odredaba ugovora i poslovnog plana.

7. Upravitelji infrastrukture razvijaju i čuvaju registar svoje imovine i imovine za čije su upravljanje nadležni, što će se koristiti za procjenu potrebnih sredstava za popravak ili zamjenu te imovine. Registar je popraćen pojedinostima o troškovima obnove i modernizacije infrastrukture.

8. Upravitelji infrastrukture utvrđuju metodu raspodjele troškova na različite kategorije usluga koje se nude željezničkim prijevoznicima. Države članice mogu zatražiti prethodno odobrenje. Ta se metoda ažurira s vremena na vrijeme na temelju najbolje međunarodne prakse.

Članak 31.

Načela za određivanje pristojbi

1. Pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture i uslužnih objekata plaćaju se upravitelju infrastrukture i operatoru uslužnog objekta te se koriste za financiranje njihovog poslovanja.

2. Države članice mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture i operatora uslužnog objekta da regulatornom tijelu daju nužne podatke o pristojbama kako bi ono moglo ispunjavati svoje zadaće iz članka 56. Upravitelj infrastrukture i operator uslužnog objekta, u tome smislu, moraju pokazati da su pristojbe za uslugu koje su stvarno naplaćene željezničkom prijevozniku u skladu člancima 30. i 37., u skladu s metodologijom, pravilima i, ako je primjenjivo, omjerima iz izvješća o mreži.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. i 5. ovog članka ili članak 32., pristojbe za minimalni pristupni paket i za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte određuju se na razini troška koji je stvarno nastao zbog pružanja željezničke usluge.

Prije 16. lipnja 2015., Komisija donosi mjere kojima se određuju način izračuna troška koji je izravno nastao kao rezultat pružanja željezničke usluge. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Upravitelj infrastrukture može se odlučiti postupno prilagoditi načinima izračuna troška u roku od najviše četiri godine od stupanja na snagu tih provedbenih akata.

4. Pristojbe za korištenje infrastrukture iz stavka 3. mogu uključivati pristojbu koja odražava manjak kapaciteta na određenom dijelu infrastrukture za vrijeme zakrčenosti.

5. Pristojbe za korištenje infrastrukture iz stavka 3. mogu se izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom. Te se izmjene razlikuju prema veličini uzrokovanog onečišćenja.

Na temelju iskustva koji su stekli upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, regulatorna tijela i nadležna tijela i priznajući postojeće planove za diferencijaciju diferencijacija u visini pristojbe ovisno o razini buke, Komisija donosi provedbene mjere kojima se određuju načini utvrđivanja pristojbe za trošak učinka buke uključujući trajanje primjene i koje omogućuju diferencijaciju pristojbi za korištenje infrastrukture, tako da se uzme u obzir osjetljivost zahvaćenog područja, naročito u odnosu na veličinu zahvaćenog stanovništva, te sastav vlaka i njegov utjecaj na buku. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3. Oni ne dovode do narušavanja tržišnog natjecanja između željezničkih prijevoznika i ne utječu na ukupnu konkurentnost željezničkog sektora.

Takve izmjene pristojbi za korištenje infrastrukture koje uzimaju u obzir trošak onečišćenja bukom podržavaju opremanje vagona najekonomičnijom tržišno dostupnom tehnologijom kočenja s niskom razinom buke.

Naplata troškova utjecaja na okoliš koja dovodi do povećanja ukupnog prihoda upravitelja infrastrukture bit će dopuštena samo ako se takva naplata pristojbe primjenjuje na cestovni prijevoz robe u skladu s pravom Unije.

Ako naplata za troškove utjecaja na okoliš uzrokuje dodatan prihod, države članice moraju odlučiti kako će se koristiti taj prihod.

Države članice osiguravaju čuvanje nužnih podataka te osiguravaju praćenje porijekla naknade troškova utjecaja na okoliš i primjene tih naknada. Države članice na zahtjev Komisiji daju te podatke.

6. Kako bi se izbjegle nepoželjne neproporcionalne fluktuacije, pristojbe iz stavaka 3., 4. i 5. mogu se raspodijeliti na razuman broj željezničkih usluga i na razumno vrijeme. Bez obzira na to, relativan iznos pristojbe odrediti kao prosjek troškova za obavljanje određenih željezničkih usluga u određenom vremenu s time da relativna visina pristojbe odgovara troškovima koji su rezultat pružanja tih željezničkih usluga.

7. Pristojba za pristup prugom unutar uslužnog objekta iz točke 2. Priloga II. i pružanje usluga u tim objektima ne prelaze trošak pružanja te usluge plus razumnu dobit.

8. Ako usluge iz točaka 3. i 4. Priloga II. kao dodatne ili prateće usluge nudi samo jedan pružatelj usluga, pristojba koja se naplaćuje za takvu uslugu ne prelazi trošak pružanja te usluge plus razumnu dobit.

9. Pristojbe se mogu naplaćivati za kapacitet koji se koristi za održavanje infrastrukture. Takve pristojbe ne smiju biti veće od neto gubitka upravitelja infrastrukture koji nastaje zbog održavanja.

10. Operator uslužnog objekta iz točaka 2., 3. i 4. Priloga II. daje upravitelju infrastrukture podatke o pristojbama koji će biti uključene u izvješće o mreži ili navodi internetsku stranicu gdje su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku u skladu s člankom 27.

Članak 32.

Iznimke od načela za određivanje pristojbi

1. Radi potpunog povrata troškova koji su nastali upravitelju infrastrukture, država članica može, ako to tržište može podnijeti, naplaćivati marže na temelju načela učinkovitosti, transparentnosti i nediskriminacije, pritom jamčeći optimalnu tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga. Sustav ubiranja pristojbi mora voditi računa o povećanju produktivnosti koju ostvare željeznički prijevoznici.

Iznos pristojbi, međutim, ne isključuje korištenje infrastrukture od strane segmenata tržišta koji mogu platiti barem trošak koji nastaje izravno kao rezultat pružanja željezničke usluge plus stopu povrata koju tržište može podnijeti.

Prije nego što odobre naplatu takvih marži, države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture ocijene njihovu relevantnost za pojedine segmente tržišta, uzimajući u obzir barem parove iz točke 1. Priloga VI. i zadržavajući one koji su važni. Popis tržišnih segmenata koje definiraju upravitelji infrastrukture sadrže barem sljedeća tri segmenta: usluge prijevoza robe, usluge prijevoza putnika u okviru ugovora o javnoj usluzi i druge usluge prijevoza putnika.

Upravitelji infrastrukture mogu dalje razlikovati tržišne segmente prema vrsti prevezene robe i putnika.

Moraju se definirati i oni tržišni segmenti na kojima željeznički prijevoznici trenutačno nisu aktivni, ali na kojima se mogu pružati usluge za vrijeme valjanosti sustava ubiranja pristojbi. Upravitelj infrastrukture ne uključuje maržu u sustav ubiranja pristojbi za te segmente tržišta.

Popis tržišnih segmenata mora se objaviti u izvješću o mreži i preispitivati barem svakih pet godina. Regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire taj popis u skladu s člankom 56.

2. U slučaju prijevoza robe iz i u treće zemlje na mreži čija je širina kolosijeka različita od glavne željezničke mreže u Uniji, upravitelji infrastrukture mogu odrediti veće pristojbe kako bi ostvarili potpuni povrat nastalih troškova.

3. U slučaju budućih ulagačkih projekata ili određenih ulagačkih projekata koji su dovršeni nakon 1988., upravitelj infrastrukture može odrediti ili nastaviti određivati veće pristojbe na temelju dugoročnih troškova takvih projekata ako će oni povećati učinkovitosti ili povoljnost ili oboje i inače se ne bi mogli ili se nisu mogli pokrenuti. Takvi programi ubiranja pristojbi mogu sadržavati i sporazume o podjeli rizika povezanog s novim ulaganjima.

4. Pristojbe za korištenje željezničkih koridora koje su navedene u Odluci Komisije 2009/561/EZ ⁽¹⁾ moraju se diferencirati kako bi se dali poticaji za opremanje vlakova s ETCS-om u skladu s verzijom donesenom Odlukom Komisije 2008/386/EZ ⁽²⁾ i naknadnim verzijama. Takvo razlikovanje ne smije dovesti do promjene ukupnih prihoda upravitelja infrastrukture.

⁽¹⁾ Odluka Komisije 2009/561/EZ od 22. srpnja 2009. o izmjeni Odluke 2006/679/EZ o provedbi tehničkih specifikacija za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 194, 25.7.2009., str. 60.).

⁽²⁾ Odluka Komisije 2008/386/EZ od 23. travnja 2008. o izmjeni Priloga A Odluci 2006/679/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava i Priloga A Odluci 2006/860/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 136, 24.5.2008., str. 11.).

Bez obzira na tu obvezu, države članice mogu odlučiti da se ta diferencijacija pristojbi za korištenje infrastrukture ne primjenjuje na pruge iz Odluke 2009/561/EZ kojom mogu voziti samo vlakovi opremljeni ETCS sustavom.

Države članice mogu odlučiti proširiti tu diferencijaciju na pruge koje nisu navedene u Odluci 2009/561/EZ.

Prije 16. lipnja 2015. i nakon procjene učinka, Komisija donosi mjere kojima se utvrđuju načini primjene diferencijacije pristojbi za korištenje infrastrukture u skladu s vremenskim okvirom u skladu s Europskim planom uvođenja ERTMS-a koji je utvrđen Odlukom 2009/561/EZ i kojima se osigurava da to ne dovede do promjena u ukupnim prihodima upravitelja infrastrukture. Te provedbene mjere prilagođavaju načine diferencijacije koji se primjenjuju na vlakove koji prometuju na lokalnim i regionalnim prugama koristeći ograničeni dio željezničkih koridora iz Odluke 2009/561/EZ. Ti će se provedbeni akti donijeti u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3. Oni neće dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja između željezničkih prijevoznika niti utjecati na konkurentnost željezničkog sektora općenito.

5. Radi sprečavanja diskriminacije, države članice će osigurati usporedivost prosječnih i marginalnih pristojbi koje upravitelj infrastrukture ubire za korištenje njegove infrastrukture te da se na usporedive usluge na istom tržišnom segmentu primjenjuju iste pristojbe. Upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži dokazuje da sustav ubiranja pristojbi zadovoljava te zahtjeve, ako je to moguće učiniti bez otkrivanja povjerljivih poslovnih podataka.

6. Ako upravitelj infrastrukture planira izmijeniti bitne elemente sustava ubiranja pristojbi iz stavka 1. ovog članka, on ih mora objaviti barem tri mjeseca prije roka za objavu izvješća o mreži u skladu s člankom 27. stavkom 4.

Članak 33.

Popusti

1. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102., 106. i 107. UFEU-a i bez obzira na načelo izravnih troškova iz članka 31. stavka 3. ove Direktive, svaki popust koji se primjenjuje na pristojbe koje upravitelj infrastrukture naplaćuje željezničkom prijevozniku za bilo koju uslugu mora biti u skladu s kriterijima iz ovog članka.

2. Uz iznimku stavka 3., popusti su ograničeni na stvarnu uštedu troška administrativnog postupanja upravitelja infrastrukture. Prilikom određivanja razine popusta ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje su već utvrđene u naplaćenju pristojbi.

3. Upravitelji infrastrukture mogu uvesti programe koji su dostupni svim korisnicima infrastrukture za određene prometne putove i kojima odobravaju vremenski ograničene popuste kako bi potakli razvoj novih željezničkih usluga ili popuste kojima se potiče korištenje neiskorištenih pruga.

4. Popusti se mogu odnositi samo na pristojbe koje se ubiru za određeni dio infrastrukture.

5. Slični programi popusta primjenjuju se na slične usluge. Programi popusta primjenjuju se na nediskriminacijski način na sve željezničke prijevoznike.

Članak 34.

Programi kompenzacije za nenaplaćene troškove onečišćenja okoliša, nesreća i troškove infrastrukture

1. Države članice mogu uvesti vremenski ograničene programe kompenzacije za korištenje infrastrukture za nenaplaćene troškove onečišćenje okoliša, troškove nesreća i infrastrukturne troškove konkurentnih vrsta prijevoza ako iznos tih troškova prelazi iznos istih u željezničkom prijevozu.

2. Kad željeznički prijevoznik koji prima kompenzaciju uživa isključivo pravo, korisnicima se također moraju pružiti usporedive pogodnosti.

3. Korištena metodologija i izračuni moraju biti javno dostupni. Posebno mora biti moguće pokazati specifične nenaplaćene troškove konkurentne prometne infrastrukture koji su izbjegnuti na željezničkoj infrastrukturi i osigurati da se program odobrava prijevoznicima bez diskriminacije.

4. Države članice osiguravaju da je program u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a.

Članak 35.

Program izvedbe

1. Programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture potiču željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da smanje smetnje i poboljšaju izvedbu željezničke mreže. Ovo može uključivati kazne za radnje koje uzrokuju smetnje rada na mreži, kompenzacije za prijevoznike koji su pretrpjeli štetu u slučaju smetnje te bonuse kao nagrade za izvedbu koja je bolja od očekivane.

2. Osnovna načela pristojbi koje ovise o poslovanju iz točke 2. Priloga VI. primjenjuju se na cijelu mrežu.

3. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz izmjene točke 2.(c) Priloga VI. Stoga se točka 2.(c) Priloga VI. može izmijeniti u svjetlu razvoja tržišta željezničkih usluga i iskustva koje su stekla regulatorna tijela iz

članka 55., upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici. Takvim se izmjenama klase kašnjenja prilagođavaju najboljoj praksi u sektoru.

Članak 36.

Pristojbe za rezervaciju

Upravitelji infrastrukture mogu odrediti odgovarajuće pristojbe za kapacitet koji je dodijeljen, ali se ne koristi. Tom se pristojbom za nekorištenje potiče učinkovito korištenje kapaciteta. Ubiranje te pristojbe od podnositelja zahtjeva kojima je dodijeljena trasa vlaka obvezno je ako oni redovno ne koriste cijelu ili dio te trase. Kako bi mogli ubirati tu pristojbu, upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži moraju navesti kriterije na temelju kojih će se određivati nekorištenje. Regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire te kriterije u skladu s člankom 56. Tu pristojbu plaća podnositelj zahtjeva ili željeznički prijevoznik određen u skladu s člankom 41. stavkom 1. Upravitelj infrastrukture mora uvijek moći obavijestiti bilo koju zainteresiranu stranku o infrastrukturnom kapacitetu koji je već dodijeljen željezničkim prijevoznicima.

Članak 37.

Suradnja u odnosu na sustave ubiranja pristojbi u više mreža

1. Države članice osiguravaju suradnju upravitelja infrastrukture kako bi se omogućila primjena učinkovitih programa ubiranja pristojbi te njihove dogovore s ciljem koordinacije ubiranja pristojbi u slučaju željezničkih usluga koje koriste više od jedne infrastrukturne mreže željezničkog sustava Unije. Upravitelji infrastrukture posebno imaju za cilj jamčiti optimalnu konkurentnost međunarodnih željezničkih usluga i osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža. S tim ciljem uspostavljaju odgovarajuće postupke u skladu s pravilima iz ove Direktive.

2. U svrhu stavka 1. ovog članka, države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture surađuju kako bi omogućili učinkovitu primjenu marži iz članka 32. i planova rada iz članka 35. na promet preko više od jedne mreže u okviru željezničkog sustava Unije.

ODJELJAK 3.

Dodjela infrastrukturnog kapaciteta

Članak 38.

Prava na kapacitet

1. Infrastrukturni kapacitet dodjeljuje upravitelj infrastrukture. Kada je podnositelju zahtjeva kapacitet dodijeljen, on ga ne smije prenositi na drugog prijevoznika ili uslugu.

Zabranjeno je trgovanje infrastrukturnim kapacitetom i ono može dovesti do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta.

Prijenosom se ne smatra kada željeznički prijevoznik koristi kapacitet prilikom obavljanja poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik.

2. Pravo korištenja određenog infrastrukturnog kapaciteta u obliku trase vlaka može se dodijeliti podnositeljima zahtjeva najdulje na vremensko razdoblje valjanosti jednog voznog reda.

Upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva mogu sklopiti okvirni sporazum iz članka 42. za korištenje kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi na razdoblje duže od valjanosti jednog voznog reda.

3. Prava i obveze upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u donosu na dodjelu kapaciteta propisana su u ugovorima ili u propisima država članica.

4. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet rad pružanja usluge međunarodnog prijevoza putnika, on će o tome obavijestiti upravitelja infrastrukture i predmetna regulatorna tijela. Kako bi omogućila procjenu je li svrha usluge međunarodnog prijevoza putnika na trasi između kolodvora u različitim državama članicama te procjenu mogućega gospodarskog učinka na postojeće ugovore o javnim uslugama, regulatorna tijela osiguravaju da je obaviješteno svako nadležno tijelo koje je dodijelilo uslugu prijevoza putnika na toj trasi definiranoj u ugovoru o javnoj usluzi, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11. i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o javnoj usluzi na trasi.

Članak 39.

Dodjela kapaciteta

1. Države članice mogu propisati okvir za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta poštujući uvjet neovisnosti u upravljanju koji je propisan u članku 4. Propisuju se posebna pravila za dodjelu kapaciteta. Upravitelj infrastrukture provodi postupak dodjele kapaciteta. Upravitelj infrastrukture posebno osigurava dodjelu kapaciteta na pravedan i nediskriminirajući način i u skladu s pravom Unije.

2. Upravitelji infrastrukture poštuju povjerljivost podataka koji su im dostavljeni.

Članak 40.

Suradnja kod dodjele infrastrukturnog kapaciteta u više mreža

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture surađuju kako bi se omogućilo učinkovito stvaranje i dodjela infrastrukturnog kapaciteta koji se proteže na više mreža željezničkog sustava u Uniji, uključujući u okvirnim sporazumima iz

članka 42. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju odgovarajuće postupke, u skladu s pravilima iz ove Direktive, i u skladu s tim organiziraju trase vlakova koje prelaze više od jedne mreže.

Države članice osiguravaju da se predstavnici upravitelja infrastrukture čije odluke o dodjeli imaju učinka na druge upravitelje infrastrukture međusobno povežu radi koordinacije postupka dodjele ili kako bi dodijelili cjelokupni infrastrukturni kapacitet na međunarodnoj razini, ne dovodeći u pitanje posebna pravila sadržana u pravu Unije o mrežama usmjerenim na željeznički prijevoz robe. Uplatitelji infrastrukture objavljuju načela i kriterije za dodjelu kapaciteta koji su utvrđeni kao dio takve suradnje u svom izvješću o mreži u skladu sa stavkom 3. Priloga IV. U te postupke mogu biti uključeni odgovarajući predstavnici upravitelja infrastrukture iz trećih zemalja.

2. Komisija mora biti obaviještena i pozvana sudjelovati kao promatrač na glavnim sastancima na kojima se određuju zajednička načela i prakse za dodjelu infrastrukture. Regulatorna tijela dobivaju dovoljno informacija o razvoju zajedničkih načela i prakse za dodjelu infrastrukture i iz računalnih sustava dodjele za obavljanje regulatornog nadzora u skladu s člankom 56.

3. Na sastancima ili drugim aktivnostima koje se poduzimaju kako bi se omogućila dodjela infrastrukturnog kapaciteta za željezničke usluge na više mreža odluke donose samo predstavnici upravitelja infrastrukture.

4. Sudionici suradnje iz stavka 1. osiguravaju javnu dostupnost podataka o njihovim članovima, načinima rada i svim mjerodavnim kriterijima koji su bitni za procjenu o dodjeli i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

5. U okviru suradnje iz stavka 1., upravitelji infrastrukture ocjenjuju potrebu, i prema potrebi, predlažu i organiziraju međunarodne trase vlaka u namjeri da olakšaju vožnje teretnih vlakova, za koje je podnesen *ad hoc* zahtjev kako je navedeno u članku 48.

Svaki upravitelj infrastrukture koji sudjeluje u suradnji dužan je dati podnositeljima zahtjeva na raspolaganje takve prethodno određene međunarodne trase vlakova.

Članak 41.

Podnositelji zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva mogu podnositi zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta. Kako bi mogli koristiti infrastrukturni kapacitet, podnositelji zahtjeva imenuju željezničkog prijevoznika koji će sklopiti sporazum s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. To ne dovodi u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da sklapaju sporazume s upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 44. stavkom 1.

2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima te korištenju infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti odgovarajući, transparenti i nediskriminirajući. Objavljaju se u izvješću o mreži iz točke 3.(b) Priloga IV. Oni mogu uključivati samo uvjet financijskog jamstva koji ne smije prelaziti određeni iznos koji je proporcionalan očekivanoj količini aktivnosti podnositelja zahtjeva i potvrdu o sposobnosti pripreme sukladnih ponuda za infrastrukturni kapacitet.

3. Prije 16. lipnja 2015., Komisija donosi provedbene mjere u kojima se navode pojedinosti kriterija koji se moraju slijediti kod primjene stavka 2. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 42.

Okvirni sporazumi

1. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva može se sklopiti okvirni sporazum. Taj okvirni sporazum određuje značajke infrastrukturnog kapaciteta koji je podnositelj zahtjeva zatražio te koji mu je ponuđen u vremenskom razdoblju dužem od jednog voznog reda.

U okvirnom se sporazumu ne navode detalji o trasi vlaka, ali on mora biti takav da zadovoljava legitimne komercijalne potrebe podnositelja zahtjeva. Država članica može tražiti da regulatorno tijelo iz članka 55. ove Direktive prethodno odobri takav okvirni sporazum.

2. Okvirni sporazumi ne isključuju korištenje infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili usluga.

3. Moguće je izmijeniti ili ograničiti uvjete okvirnog sporazuma kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura.

4. Okvirni sporazumi mogu sadržavati sankcije u slučaju potrebe za izmjenama ili raskidom sporazuma.

5. Okvirni sporazumi se u načelu sklapaju na razdoblje od pet godina i mogu se obnavljati na razdoblja jednakog trajanja. Upravitelj infrastrukture u određenim slučajevima može pristati na dulje ili kraće razdoblje. Razdoblje dulje od pet godina može se opravdati postojanjem komercijalnih ugovora, posebnih ulaganja ili rizika.

6. U slučaju usluga koje koriste specijaliziranu infrastrukturu iz članka 49. koja zahtjeva značajna i dugoročna ulaganja, koja je podnositelj zahtjeva opravdao, okvirni sporazumi mogu se sklopiti na razdoblje od 15 godina. Svako razdoblje dulje od 15 godina dopušteno je samo u iznimnim okolnostima, posebno u slučaju velikih, dugoročnih ulaganja i posebno ako je takvo ulaganje pokriveno ugovornim obvezama, uključujući višegodišnji plan amortizacije.

U takvim iznimnim slučajevima, okvirni sporazum može propisivati detaljne značajke kapaciteta koji će se dodijeliti podnositelju zahtjeva za vrijeme trajanja sporazuma. Te značajke mogu uključivati učestalost, broj i kvalitetu trasa vlaka. Upravitelj infrastrukture može smanjiti rezervirani kapacitet koji je u razdoblju od barem mjesec dana korišten manje od kvote predviđene u članku 52.

Od 1. siječnja 2010., početni okvirni sporazum može se sklapati na razdoblje od pet godina, uz mogućnost jedne obnove, na temelju značajki kapaciteta koji koriste podnositelji zahtjeva koji pružaju usluge prije 1. siječnja 2010. kako bi se uzela u obzir posebna ulaganja ili postojanje komercijalnih ugovora. Regulatorno tijelo iz članka 55. odobrava stupanje na snagu takvog sporazuma.

7. Opće odredbe svakog okvirnog sporazuma moraju biti dostupne svakoj zainteresiranoj stranci uz poštivanje povjerljivosti podataka.

8. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija može donijeti mjere kojima se određuju pojedinosti postupka i kriteriji za primjenu ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 43.

Raspored za postupak dodjele

1. Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati raspored za dodjelu kapaciteta iz Priloga VII.

2. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz određene izmjene Priloga VII. Prema tome, nakon savjetovanja sa svim upraviteljima infrastrukture, Prilog VII. može biti izmijenjen kako bi uzeo u obzir operativne čimbenike postupka dodjele. Te se izmjene temelje na onome što je nužno u svjetlu iskustva kako bi se osigurao učinkovit postupak dodjele i odrazile operativne potrebe upravitelja infrastrukture.

3. Upravitelji infrastrukture dogovaraju se s drugim upraviteljima infrastrukture oko toga koje će međunarodne trase vlaka biti uključene u vozni red prije početka konzultacija o nacrtu voznog reda. Prilagodbe se rade samo ako je to neizbježno.

Članak 44.

Podnošenje zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture u skladu s javnim ili privatnim pravom zatražiti ugovor kojim se dodjeljuju prava korištenja željezničke infrastrukture uz pristojbu kako je predviđeno u odjeljku 2. poglavlja IV.

2. Zahtjevi koji se odnose na redovni vozni red moraju biti u skladu sa rokovima iz Priloga VII.

3. Podnositelj zahtjeva koji je stranka okvirnog sporazuma podnosi zahtjev u skladu s tim sporazumom.

4. U slučaju trasa vlakova koje prelaze više mreže, upravitelji infrastrukture osiguravaju da podnositelji zahtjeva mogu svoje zahtjeve predati na jednome mjestu koje je ili zajedničko tijelo koje su osnovali upravitelji infrastrukture ili jedan od uključenih upravitelja infrastrukture. Taj upravitelj infrastrukture ima dopuštenje u ime podnositelja zahtjeva zatražiti kapacitet kod drugih upravitelja infrastrukture. Taj zahtjev ne dovodi u pitanje Uredbu (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe ⁽¹⁾.

Članak 45.

Raspored

1. Upravitelj infrastrukture, u što većoj mogućoj mjeri, ispunjava sve zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta, uključujući zahtjeve za trase vlaka koje prelaze više mreža, i, u što većoj mogućoj mjeri, uzima u obzir sva ograničenja za podnositelje zahtjeva, uključujući gospodarski učinak na njihovo poslovanje.

2. Upravitelj infrastrukture može dati prioritet određenim uslugama kod izrade rasporeda i usuglašavanja, ali samo u skladu s člancima 47. i 49.

3. Upravitelj infrastrukture savjetuje se sa zainteresiranim strankama o nacrtu voznog reda i daje im barem mjesec dana da daju svoje mišljenje. Zainteresirane stranke su svi oni koji su zatražili infrastrukturni kapacitet i druge stranke koje žele imati priliku komentirati kako vozni red može imati učinka na njihovu sposobnost pružanja željezničkih usluga za vrijeme valjanosti voznog reda.

4. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi se pozabavio svim spomenutim problemima.

Članak 46.

Postupak usuglašavanja

1. Ako upravitelj infrastrukture naiđe na sukobe između različitih zahtjeva tijekom postupka izrade rasporeda iz članka 45., on pokušava koordinirati zahtjeve i osigurati da u najboljoj mogućoj mjeri zadovolji sve zahtjeve.

2. Ako dođe do situacije koja zahtjeva usuglašavanje, upravitelj infrastrukture, u razumnim granicama, ima pravo predložiti infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog.

3. Upravitelj infrastrukture pokušava sve sukobe riješiti savjetovanjem s podnositeljima zahtjeva. To savjetovanje temelji se na dostavi sljedećih podataka u razumnom roku, besplatno i u pismenom ili elektronskom obliku:

- (a) trase vlaka koje svi drugi podnositelji zahtjeva traže na istim prugama;
- (b) trase vlaka koje su privremeno dodijeljene svim drugim podnositeljima zahtjeva na istim prugama;
- (c) alternativni pravci vlaka predloženi na mjerodavnim prugama u skladu sa stavkom 2.;
- (d) sve pojednosti kriterija koji se koriste u postupku dodjele kapaciteta.

U skladu s člankom 39. stavkom 2., ti se podaci moraju dati bez otkrivanja identiteta drugih podnositelja zahtjeva, osim ako su predmetni podnositelji zahtjeva pristali na otkrivanje podataka.

4. Načela na kojima se temelji postupak usuglašavanja navedena su u izvješću o mreži. Ona posebno odražavaju poteškoće u organizaciji međunarodnih trasa vlakova i učinak koji izmjene mogu imati na druge upravitelje infrastrukture.

5. Kad je zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nemoguće udovoljiti bez usuglašavanja, upravitelj infrastrukture pokušava izaći u susret svim zahtjevima putem usuglašavanja.

6. Ne dovodeći u pitanje trenutne žalbene postupke i odredbe članka 56., u slučaju sporova vezanih uz dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, mora postojati sustav za rješavanje sporova radi brzog rješavanja takvih sporova. Taj sustav mora biti opisan u izvješću o mreži. U slučaju primjene ovog sustava, odluka se donosi u vremenskom roku od 10 radnih dana.

Članak 47.

Zakrčena infrastruktura

1. Ako, nakon usuglašavanja traženih trasa vlakova i savjetovanja sa podnositeljima zahtjeva, nije moguće zadovoljiti zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture odmah proglašava zakrčenim dio infrastrukture na kojem se to dogodilo. To se čini i u slučaju infrastrukture za koju se očekuje da u skoroj budućnosti neće imati dovoljno kapaciteta.

2. Kad je infrastruktura proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta predviđenu u članku 50., osim ako se već ne provodi plan povećanja kapaciteta predviđen člankom 51.

⁽¹⁾ SL L 276, 20.10.2010., str. 22.

3. Ako pristojbe u skladu s člankom 31. stavkom 4. nisu naplaćene ili nisu ostvarile zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture može dodatno primijeniti kriterij prednosti za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

4. Kriteriji za davanje prednosti uzeti će u obzir važnost usluge za društvo u odnosu na bilo koju drugu uslugu koja će zbog toga biti isključena.

Kako bi osigurale razvoj odgovarajućih usluga prijevoza, posebno kako bi ispunile zahtjeve vezane uz javne usluge ili kako bi promicale domaći i međunarodni željeznički prijevoz tereta, države članice mogu, pod nediskriminirajućim uvjetima, poduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo da se takvim uslugama da prednost pri dodjeli infrastrukturnih kapaciteta.

Države članice mogu prema potrebi upravitelju infrastrukture dodijeliti naknadu koja odgovara bilo kakvom gubitku prihoda koji je nastao zbog potrebe da se kapacitet dodijeli određenim uslugama u skladu s drugim podstavkom.

Te mjere i ta naknada uzimaju u obzir učinak tog isključenja u drugim državama članicama.

5. Pri utvrđivanju kriterija za davanje prednosti odgovarajuća se pažnja posvećuje važnosti prijevoza tereta, a naročito međunarodnog prijevoza tereta.

6. Postupci koje treba slijediti i kriteriji koje treba primjenjivati ako je infrastruktura zakrčena utvrđuju se u izvješću o mreži.

Članak 48.

Ad hoc zahtjevi

1. Upravitelj infrastrukture na *ad hoc* zahtjeve za pojedinačnim trasama vlakova odgovara što je ranije moguće, a u svakom slučaju u roku od pet radnih dana. Informacije o raspoloživim kapacitetima stavljaju se na raspolaganje svim podnositeljima zahtjeva koji bi možda biti zainteresirani za korištenje tih kapaciteta.

2. Upravitelji infrastrukture prema potrebi provode procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi mogli na vrijeme odgovoriti na predvidljive *ad hoc* zahtjeve za dodjelom kapaciteta. Navedeno se također primjenjuje i u slučaju zakrčene infrastrukture.

Članak 49.

Specijalizirana infrastruktura

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., infrastrukturni kapaciteti smatraju se raspoloživim za uporabu svim vrstama usluga koje zadovoljavaju značajke nužne za prometovanje na navedenoj trasi vlaka.

2. Kada postoje odgovarajući alternativni pravci, upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, može odlučiti da se određena infrastruktura koristi za određene vrste prometa. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, u slučaju donošenja takve odluke, upravitelj infrastrukture može dati prednost određenoj vrsti prometa pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta.

Takvo određivanje infrastrukture ne sprečava korištenje navedene infrastrukture za druge vrste prijevoza kada za to postoji raspoloživ kapacitet.

3. Ako je infrastruktura određena u skladu sa stavkom 2., to se navodi u izvješću o mreži.

Članak 50.

Analiza kapaciteta

1. Cilj je analize kapaciteta odrediti ograničenja infrastrukturnog kapaciteta koja sprečavaju ispunjavanje svih zahtjeva za kapacitetom te predložiti metode koje će omogućiti ispunjenje dodatnih zahtjeva. Analizom kapaciteta utvrđuju se razlozi zakrčenosti te mjere koje bi se mogle poduzeti u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju za rješavanje problema zakrčenosti.

2. Analiza kapaciteta uzima u obzir infrastrukturu, operativne postupke i prirodu različitih usluga te učinak svih tih čimbenika na infrastrukturni kapacitet. Mjere koje se razmatraju uključuju posebno usluge preusmjerenja, promjena u voznom redu, promjena brzine i unaprjeđenja infrastrukture.

3. Analiza kapaciteta dovršit će se u roku od šest mjeseci od utvrđivanja infrastrukture zakrčenom.

Članak 51.

Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci od dovršetka analize kapaciteta, upravitelj infrastrukture priprema plan povećanja kapaciteta.

2. Plan povećanja kapaciteta izrađuje se nakon savjetovanja s korisnicima odgovarajuće zakrčene infrastrukture.

U njemu se utvrđuju:

(a) razlozi zakrčenosti;

(b) vjerojatan razvoj prometa u budućnosti;

(c) ograničenja za razvoj infrastrukture;

(d) mogućnosti i troškovi povećanja kapaciteta, uključujući vjerojatne promjene pristojbi za pristup infrastrukturi.

Na temelju analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mjera, određuju se aktivnosti koje će se poduzeti za povećanje infrastrukturnog kapaciteta, uključujući raspored za provedbu mjera.

Plan može ovisiti o prethodnom odobrenju države članice.

3. Upravitelj infrastrukture prestaje ubirati sve pristojbe za mjerodavnu infrastrukturu u skladu s člankom 31. stavkom 4. kada:

(a) ne pripremi plan povećanja kapaciteta; ili

(b) ne ostvari napredak u aktivnostima utvrđenim u planu povećanja kapaciteta.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, upravitelj infrastrukture može, po odobrenju regulatornog tijela iz članka 55., nastaviti ubirati pristojbe ako:

(a) plan povećanja kapaciteta ne može biti ostvaren zbog razloga koji su izvan njegove kontrole; ili

(b) raspoložive mogućnosti nisu gospodarski ili financijski održive.

Članak 52.

Korištenje trasa vlakova

1. Upravitelj infrastrukture navodi u izvješću o mreži uvjete na temelju kojih pri određivanju prioriteta za postupak dodjele uzima u obzir razine iskorištenosti trasa vlakova u prethodnom razdoblju.

2. U slučaju zakrčene infrastrukture, upravitelj infrastrukture zahtjeva oslobađanje trase vlaka koja je, u razdoblju od barem mjesec dana, korištena ispod kvote koja je propisana u izvješću o mreži, osim ako je to posljedica ne-gospodarskih razloga koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva.

Članak 53.

Infrastrukturni kapacitet za potrebe održavanja mreže

1. Zahtjevi za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta za potrebe održavanja predaju se za vrijeme razdoblja izrade voznog reda.

2. Upravitelj infrastrukture mora voditi računa o učinku koji na podnositelje zahtjeva ima rezervacija infrastrukturnog kapaciteta za planirane radove održavanja.

3. Upravitelj infrastrukture, što je prije moguće, obavještuje zainteresirane stranke o nedostupnosti infrastrukturnog kapaciteta zbog neplaniranog održavanja.

Članak 54.

Posebne mjere koje se poduzimaju u slučaju smetnji

1. U slučaju poremećaja u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće, upravitelj infrastrukture poduzima infrastrukturu mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu je svrhu sastavlja plan postupanja u posebnim slučajevima u kojem navodi razna tijela javne vlasti koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u kretanjima vlakova.

2. U slučaju opasnosti i kad je to prijeko potrebno zbog smetnji koje su dovele do toga da infrastruktura trenutačno nije u upotrebi, raspodijeljene se trase mogu povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.

3. Države članice mogu zahtijevati od željezničkih prijevoznika da budu uključeni u osiguravanje izvršavanja i praćenje njihove vlastite sukladnosti sa sigurnosnim standardima i pravilima.

ODJELJAK 4.

Regulatorno tijelo

Članak 55.

Regulatorno tijelo

1. Svaka država članica uspostavlja jedno nacionalno regulatorno tijelo za željeznički sektor. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., to tijelo je samostalno tijelo koje je u organizacijskom, funkcionalnom, hijerarhijskom smislu i u odnosu na donošenje odluka pravno odvojeno i neovisno od bilo kojeg drugog javnog ili privatnog tijela. Ono je isto tako u organizacijskom smislu, pri donošenju odluka o financiranju, pravnoj strukturi i odlučivanju neovisno od bilo kojeg upravitelja infrastrukture, tijela za ubiranje pristojbi, tijela za dodjelu kapaciteta ili podnositelja zahtjeva. Nadalje, funkcionalno je neovisno od bilo kojeg nadležnog tijela uključenog u dodjelu ugovora o javnoj usluzi.

2. Države članice mogu osnivati regulatorna tijela koja su nadležna za nekoliko reguliranih sektora, ako ta integrirana regulatorna tijela zadovoljavaju zahtjeve za neovisnošću iz stavka 1. ovog članka. Regulatorno tijelo za željeznički sektor može u organizacijskom smislu biti udruženo s nacionalnim tijelom za zaštitu tržišnog natjecanja iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 101. i 102. Ugovora (¹), tijelom nadležnim za sigurnost utvrđenim

(¹) SL L 1, 4.1.2003., str. 1.

Napomena urednika: Naziv Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 prilagođen je kako bi se uzela u obzir numeracija članaka Ugovora o osnivanju Europske zajednice, u skladu s člankom 5. Ugovora iz Lisabona; izvorna uputa glasila je: članci 81. i 82. Ugovora.

Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice ⁽¹⁾ ili licenciranog nadležnog tijela iz poglavlja III. ove Direktive, ako zajedničko tijelo ispunjava zahtjeve o neovisnosti iz stavka 1. ovog članka.

3. Države članice osiguravaju da regulatorno tijelo ima zaposlenike i upravu koji jamče njegovu neovisnost. One, posebno, osiguravaju da osobe koje su odgovorne za donošenja odluka u regulatornom tijelu u skladu s člankom 56., kao što su članovi upravne, ako je mjerodavno, budu imenovane na temelju jasnih i transparentnih pravila koja jamče njihovu neovisnost od strane nacionalne vlade ili vijeća ministara ili nekog drugog državnog tijela koje nema izravna vlasnička prava nad reguliranim prijevoznicima.

Države članice odlučuju hoće li te osobe biti imenovane na određeno razdoblje i mogu li biti ponovno imenovane ili će njihovo imenovanje biti trajno te će moći biti razriješene samo iz disciplinskih razloga koji nisu vezani uz donošenje odluka. Postupak izbora je transparentan i temelji se na zaslugama, uključujući odgovarajuću nadležnost i mjerodavno iskustvo, po mogućnosti u području željeznica ili drugih mrežnih industrija.

Države članice moraju osigurati da su te osobe neovisne te da nemaju tržišni interes u željezničkom sektoru kao ni interes u ili poslovni odnos s bilo kojim reguliranim poduzećem ili tijelom. U tome smislu, te osobe svake godine dostavljaju izjavu o posvećenosti i izjavu o interesu u kojima navode imaju li izravni ili neizravni interes koji bi mogao ugrožavati njihovu neovisnost i koji bi mogao utjecati na njihovo obavljanje bilo koje funkcije. Te osobe ne sudjeluju u donošenju odluka koje se odnose na poduzeće s kojim su u godini prije pokretanja postupka imale izravnu ili neizravnu vezu.

Prilikom ispunjavanja zadaća regulatornog tijela one ne traže niti prihvaćaju upute bilo kojeg državnog, javnog ili privatnog tijela i imaju pune ovlasti za zapošljavanje i nadzor nad zaposlenicima regulatornog tijela.

Po isteku mandata u regulatornom tijelu, te osobe ne smiju biti zaposlene na stručnim ili upravljačkim radnim mjestima u reguliranom poduzećima ili tijelima najmanje godinu dana.

Članak 56.

Zadaće regulatornog tijela

1. Ne dovodeći u pitanje članak 46. stavak 6., podnositelj zahtjeva ima pravo žaliti se regulatornom tijelu ako smatra da se prema njemu postupalo na nepravedan način, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo, a

posebno protiv odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili prema potrebi željeznički prijevoznik ili operator uslužnog objekta, a odnose se na:

- (a) izvješće o mreži u privremenoj i konačnoj verziji;
- (b) kriterije sadržane u tom izvješću;
- (c) postupak dodjele kapaciteta i njegove rezultate;
- (d) program ubiranja pristojbi;
- (e) razinu ili strukturu infrastrukturnih pristojbi koje mora ili će morati platiti;
- (f) uvjete za pristup u skladu s člancima 10. do 13.;
- (g) pristup uslugama i plaćanje naknada za usluge u skladu s člankom 13.

2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja u odnosu na osiguranje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo ima ovlasti nadzirati tržišne uvjete na tržištima željezničkih usluga i, posebno, nadzire točke (a) do (g) stavka 1. na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva. Naročito provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminatorne odredbe ili daje upravitelju infrastrukture diskrecijsko pravo koje ovaj može koristiti na način koji diskriminira podnositelja zahtjeva.

3. Regulatorno tijelo također usko surađuje s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u smislu Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice ⁽²⁾ i tijelom za izdavanje dozvola u smislu ove Direktive.

Države članice osiguravaju da ta tijela zajedno razvijaju okvir za razmjenu podataka i suradnju s ciljem sprečavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje ili sigurnost na tržištu željezničkih usluga. Taj okvir uključuje mehanizam kojim će regulatorno tijelo nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i izdavanje dozvola davati preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati učinka na tržišno natjecanje na tržištu željezničkih usluga i kojim će nacionalno tijelo nadležno za sigurnost davati regulatornom tijelu i tijelu za izdavanje dozvola preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati utjecaja na sigurnost. Ne dovodeći u pitanje neovisnost svakog tijela u području njihove nadležnosti, tijelo će preispitati takvu preporuku prije donošenja odluka. Ako tijelo odluči odstupiti od tih preporuka, ono u svojoj odluci mora dati obrazloženje.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44.

⁽²⁾ SL L 191, 18.7.2008. str. 1.

4. Države članice mogu odlučiti da će regulatorno tijelo dobiti zadaću donošenja neobvezujućih mišljenja na privremene verzije poslovnog plana iz članka 8. stavka 3., ugovora i plana za povećanje kapaciteta kako bi pokazalo jesu li ti instrumenti u skladu s pravilima tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga.

5. Regulatorno tijelo mora imati potrebnu organizacijsku sposobnost u smislu ljudskih i materijalnih resursa, koja je proporcionalna važnosti željezničkog sektora u državi članici.

6. Regulatorno tijelo osigurava da su pristojbe koje određuje upravitelj infrastrukture u skladu s odjeljkom 2. poglavlja IV. i da nisu diskriminirajuće. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture vezano uz iznos pristojbi za korištenje infrastrukture dopušteni su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo mora intervenirati ako je izvjesno da su pregovori u sukobu sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

7. Regulatorno tijelo se redovno i, u svakom slučaju, barem svake dvije godine, savjetuje s korisnicima usluga željezničkog prijevoza robe i putnika kako bi uzelo u obzir njihova mišljenja o tržištu željezničkih usluga.

8. Regulatorno tijelo ima ovlasti zatražiti potrebne podatke od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje uključene treće stranke iz predmetne države članice.

Traženi se podaci moraju dostaviti u razumnom roku koji određuje regulatorno tijelo, a koje ne prelazi mjesec dana, osim ako, u iznimnim okolnostima, regulatorno tijelo pristane na, i odobri, produljenje roka, koje ne smije prelaziti dodatnih dva tjedna. Regulatorno tijelo mora moći izvršiti svoje zahtjeve odgovarajućim sankcijama, uključujući novčane kazne. Podaci koji se moraju dostaviti regulatornom tijelu uključuju sve podatke koji su potrebni regulatornom tijelu u okviru njegove zadaće rješavanja o žalbama i nadziranja tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga u skladu sa stavkom 2. To uključuje podatke koji su nužni za statističke svrhe i svrhe praćenja tržišta.

9. Regulatorno tijelo mora uzeti u obzir sve prigovore i, ako je prikladno, zatražiti potrebne podatke te pokrenuti razgovore s mjerodavnim strankama u roku od mjesec dana od primitka prigovora. Ono odlučuje o svim prigovorima, poduzima radnje za popravak situacije i informira mjerodavne stranke o svojoj obrazloženoj odluci u okviru unaprijed određenog, razumnog vremenskog roka te, u svakom slučaju, u roku od šest tjedana od primitka potrebnih podataka. Ne dovodeći u pitanje ovlasti

nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja vezano uz zaštitu tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga, regulatorno tijelo, ako je prikladno, odlučuje na vlastitu inicijativu o odgovarajućim mjerama koje će se poduzeti s ciljem uklanjanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva, narušenosti tržišta i drugih nepoželjnih situacija na tim tržištima, posebno u odnosu na točke (a) do (g) stavka 1.

Odluka regulatornog tijela obvezujuća je za sve stranke obuhvaćene tom odlukom i ne podliježe kontroli drugog upravnog tijela. Regulatorno tijelo može izvršavati svoje odluke pomoću odgovarajućih sankcija, uključujući novčane kazne.

U slučaju žalbe protiv odluke kojom se odbija dodjela infrastrukturnog kapaciteta, ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo će ili potvrditi da nije potrebna izmjena odluke upravitelja infrastrukture ili će zahtijevati izmjenu te odluke u skladu s uputama koje će navesti.

10. Države članice moraju osigurati da su odluke koje odnosi regulatorno tijelo podložne sudskoj kontroli. Žalba može obustaviti provedbu odluke regulatornog tijela samo ako neposredan učinak odluke regulatornog tijela može uzrokovati neopravljivu ili očitu pretjeranu štetu podnositelju žalbe. Ova odredba ne dovodi u pitanje ovlasti suda kojem je podnesena žalba u skladu s ustavnim pravom, ako je to primjenjivo.

11. Države članice osiguravaju objavu odluka koje je donijelo regulatorno tijelo.

12. Regulatorno tijelo ima ovlasti provoditi revizije ili pokretati vanjsku reviziju nad upraviteljima infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, ako je potrebno, željezničkim prijevoznicima kako bi se provjerilo poštivanje odredaba o računovodstvenom razdvajanju iz članka 6. U tome smislu, regulatorno tijelo ovlašteno je zatražiti sve mjerodavne podatke. Regulatorno tijelo posebno ima ovlast tražiti od upravitelja infrastrukture, operatora uslužnog objekta i svih drugih prijevoznika ili tijela koja obavljaju ili pružaju različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljaju različitim infrastrukturama iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. dostavljanje svih ili dijela računovodstvenih podataka iz Priloga VIII. uz dovoljno detalja koji se smatraju nužnim i proporcionalnim.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih potpora, regulatorno tijelo može izvoditi zaključke iz izvješća vezano uz državne potpore te o tome izvijestiti nadležna tijela.

13. Komisija je ovlaštena donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz određene izmjene Priloga VIII. Prema tome, Prilog VIII. može se izmijeniti radi promjena u računovodstvenoj i kontrolnoj praksi i/ili radi dodavanja novih elemenata koji su nužni za provjeru računovodstvene razdvojenosti.

Članak 57.

Suradnja između regulatornih tijela

1. Regulatorna tijela razmjenjuju podatke o svom radu i načelima donošenja odluka i praksi te, posebno, razmjenjuju podatke o glavnim problemima u njihovim postupcima i problemima s tumačenjem odredbi kojima se prenosi Unijino željezničko pravo. Osim toga, surađuju u svrhu koordinacije u donošenju odluka u Uniji. U tu svrhu, surađuju i zajedno rade u okviru mreže koja se sastaje u redovnim vremenskim razmacima. Komisija je član mreže te koordinira i pruža potporu radu mreže i daje preporuke mreži, ako je prikladno. Ona osigurava aktivnu suradnju mjerodavnih regulatornih tijela.

U skladu s pravilima o zaštiti podataka iz Direktive 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka ⁽¹⁾ i Uredbom (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i slobodnom kretanju takvih podataka ⁽²⁾, Komisija podržava razmjenu gore navedenih podataka između članova mreže, po mogućnosti elektroničkim putem, uz zaštitu poslovnih tajni koje su dostavili mjerodavni prijevoznici.

2. Regulatorna tijela usko surađuju, uključujući putem radnih sporazuma, kako bi jedni drugima pružili potporu u zadaćama nadzora tržišta i rješavanja prigovora ili istragama.

3. U slučaju prigovora ili istrage pokrenute na vlastitu inicijativu vezano uz pitanja pristupa ili pristojbi vezanih uz međunarodne trase vlakova, kao i u okviru praćenja tržišnog natjecanja na tržištu međunarodnih željezničkih usluga, predmetno regulatorno tijelo mora se savjetovati sa regulatornim tijelima svih drugih država članica kroz koje prolazi predmetna međunarodna trasa vlaka i, ako je potrebno, s Komisijom, te od njih traži sve nužne podatke prije donošenja odluke.

4. Regulatorna tijela koja su savjetovana u skladu s člankom 3. daju sve podatke kojeimaju pravo tražiti prema svom nacionalnom pravu. Ti se podaci mogu koristiti samo u svrhe rješavanja prigovora ili istrage iz stavka 3.

5. Regulatorno tijelo koje je zaprimilo prigovor ili provodi istragu na vlastitu inicijativu, prosljeđuje sve mjerodavne podatke nadležnom regulatornom tijelu kako bi ono moglo poduzeti mjere u odnosu na stranke.

6. Države članice osiguravaju da svi povezani predstavnici upravitelja infrastrukture kako je navedeno u članku 40. stavku 1. odmah dostave sve nužne podatke u svrhu rješavanja prigovora ili istrage iz stavka 3. ovog članka u skladu sa zahtjevom regulatornog tijela države članice u kojoj se nalazi povezani predstavnik. To regulatorno tijelo ima pravo prenijeti podatke vezane uz predmetnu međunarodnu trasu vlaka regulatornim tijelima iz stavka 3.

7. Na zahtjev regulatornog tijela, Komisija može sudjelovati u aktivnostima iz stavaka 2. do 6. radi olakšavanja suradnje regulatornih tijela u skladu s tim stavcima.

8. Regulatorna tijela razvijaju zajednička načela i prakse za donošenje odluka za koje imaju ovlasti u skladu s ovom Direktivom. Na temelju iskustva regulatornih tijela i aktivnosti mreže iz stavka 1. i, ako je potrebno, kako bi osigurala učinkovitu suradnju regulatornih tijela, Komisija može donositi mjere kojima se utvrđuju takva zajednička načela i prakse. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

9. Regulatorna tijela preispituju odluke i prakse povezanih upravitelja infrastrukture iz članka 37. i članka 40. stavka 1. kojima se provode odredbe ove Direktive ili na neki drugi način potiče međunarodni željeznički promet.

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 58.

Pravila javne nabave

Odredbe ove Direktive ne dovode u pitanje Direktivu 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga ⁽³⁾.

Članak 59.

Izuzeća

1. Do 15. ožujka 2013. godine, Irska, kao država članica koja se nalazi na otoku i koja je željeznicom povezana samo s jednom drugom državom članicom, kao i Ujedinjena Kraljevina u odnosu na Sjevernu Irsku, na istoj osnovi:

- (a) ne moraju povjeriti neovisnom tijelu zadaće utvrđivanja jednakog i nediskriminirajućeg pristupa infrastrukturi kako je predviđeno u prvom podstavku članka 7. stavka 1. u mjeri u kojoj taj članak obvezuje države članice da uspostave neovisna tijela za izvršavanje zadaća iz članka 7. stavka 2.;

⁽¹⁾ SL L 281, 23.11.1995., str. 31.

⁽²⁾ SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

⁽³⁾ SL L 134, 30.4.2004., str. 1.

(b) ne moraju primjenjivati zahtjeve iz članka 27., članka 29. stavka 2., članaka 38., 39. i 42., članka 46. stavka 4. i 6., članka 47., članka 49. stavka 3. i članka 50. do 53., 55. i 56. pod uvjetom da postoji mogućnost žalbe neovisnom tijelu na odluke o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta ili ubiranju pristojbe, ako to pisanim putem zatraži željezničkih prijevoznika, a koje će neovisno tijelo donijeti odluku u roku od dva mjeseca od dostave svih potrebnih podataka i čija će odluka biti podložna sudskoj kontroli.

2. U slučaju kada više od jednog željezničkog prijevoznika koji je dobio dozvolu u skladu s člankom 17. ili, u slučaju Irske i Sjeverne Irske, kada jedan željeznički prijevoznik koji je dozvolu dobio negdje drugdje, preda službeni zahtjev za pružanjem konkurentnih željezničkih usluga u, prema ili iz Irske i Sjeverne Irske, o primjeni ovog izuzeća odlučuje se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

Izuzeća iz stavka 1. ne primjenjuju se kada željeznički prijevoznik koji pruža željezničke usluge u Irskoj ili Sjevernoj Irskoj preda službeni zahtjev za pružanjem željezničkih usluga na, prema ili iz državnog područja druge države članice, osim Irske za željezničke prijevoznike koji pružaju usluge u Sjevernoj Irskoj i Ujedinjene Kraljevine za željezničke prijevoznike koji pružaju usluge u Irskoj.

U roku od godinu dana od primitka odluke iz prvog podstavka ovog stavka ili obavijesti o službenom zahtjevu iz drugog podstavka ovog stavka, predmetna država članica ili članice (Irska ili Ujedinjena Kraljevina u odnosu na Sjevernu Irsku) donose propise za provedbu članaka iz stavka 1.

3. Izuzeće iz stavka 1. može se obnavljati na razdoblja od najviše pet godina. Najkasnije 12 mjeseci prije datuma isteka izuzeća, država članica koja koristi to izuzeće može Komisiji predati zahtjev za produljenjem izuzeća. Svaki takav zahtjev mora biti obrazložen. Komisija ispituje takav zahtjev i donosi odluku u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2. Taj se postupak primjenjuje na bilo koju odluku vezanu uz zahtjev.

Kod donošenja odluke, Komisija uzima u obzir promjene u geopolitičkoj situaciji i na tržištu željezničkih usluga u, iz ili prema državi članici koja je zatražila produljenje izuzeća.

Članak 60.

Provedba prenesenih ovlasti

1. Ovlast donošenja prenesenih akata daje se Komisiji u skladu s uvjetima iz ovog članka.

2. Ovlast donošenja prenesenih akata iz članka 20. stavka 5., članka 35. stavka 3., članka 43. stavka 2. i članka 56. stavka 13. daje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. prosinca 2012. Komisija priprema izvješće o prijenosu

ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Prijenos ovlasti prešutno se produljuje na razdoblja istovjetnog trajanja osim ako se Europski parlament ili Vijeće usprotive takvom produljenju najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće mogu ukinuti prijenos ovlasti iz članka 20. stavka 5., članka 35., stavka 3., članka 43. stavka 2. i članka 56. stavka 13. u bilo kojem trenutku. Odlukom o ukidanju prestaje prijenos ovlasti iz te odluke. Ona stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum naveden u odluci. Ona ne utječe na valjanost prenesenih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese prenesene akte, Komisija istovremeno obavješćuje Europski parlament i Vijeće.

5. Preneseni akti doneseni u skladu s člankom 20. stavkom 5., člankom 35. stavkom 3., člankom 43. stavkom 2. i člankom 56. stavkom 13. stupaju na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće nisu izrazili prigovor u roku od mjesec dana od prijave tog akta Europskom parlamentu i Vijeću ili ako su, prije isteka tog roka, Europski parlament i Vijeće obavijestile Komisiju da neće imati prigovora. To se razdoblje može produžiti za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta i Vijeća.

Članak 61.

Mjere primjene

Na zahtjev države članice, regulatornog tijela ili na vlastitu inicijativu, Komisija ispituje posebne mjere koje su donijela nacionalna tijela u odnosu na primjenu ove Direktive, vezano uz uvjete pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama, izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima, utvrđivanje pristojbe za korištenje infrastrukture i dodjelu kapaciteta u roku od 12 mjeseci od donošenja tih mjera. Komisija odlučuje u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. o mogućem nastavku primjene predmetne mjere u roku od četiri mjeseca od primitka takvog zahtjeva.

Članak 62.

Odborska procedura

1. Komisiji pomaže odbor. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne donese mišljenje o nacrtu provedbenog akta koji se donosi u skladu s člankom 10. stavkom 4., člankom 11. stavkom 4., člankom 12. stavkom 5., člankom 13. stavkom 9, člankom 17. stavkom 5., člankom 31. stavcima 3. i 5., člankom 32. stavkom 4. i člankom 57. stavkom 8., Komisija neće donijeti nacrt provedbenog akta i primjenjuje se treći podstavak članka 5. stavka 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 63.

Izvješće

1. Najkasnije do 31. prosinca 2012., Komisija podnosi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija izvješće o provedbi poglavlja II. U tom se izvješću procjenjuje i razvoj tržišta, uključujući stanje pripreme daljnjeg otvaranja tržišta željezničkih usluga. Komisija u svom izvješću isto analizira različite modele organizacije ovog tržišta i učinak ove Direktive na ugovore o javnim uslugama i njihovo financiranje. Pritom Komisija uzima u obzir provedbu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i unutrašnje razlike između država članica (gustoća mreža, broj putnika, prosječnu udaljenost). Komisija, ako je prikladno, predlaže zakonodavne mjere vezano uz otvaranje domaćeg tržišta željezničkog prijevoza putnika i razvoj odgovarajućih uvjeta za osiguranje nediskriminacijskog pristupa infrastrukturi nastavljajući se na postojeće zahtjeve za razdvajanjem između upravljanja infrastrukturom i prijevoza i procjenjuje učinak takvih mjera.

2. U svjetlu iskustva stečenog kroz mrežu regulatornih tijela, Komisija, do 16. prosinca 2014., podnosi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, izvješće o suradnji između regulatornih tijela. Komisija, ako je potrebno, predlaže komplementarne mjere za osiguravanje integriranog regulatornog nadzora europskog tržišta željezničkih usluga, posebno za međunarodne usluge. S tim se ciljem razmatraju i zakonodavne mjere, ako je potrebno.

Članak 64.

Prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom uključujući u odnosu na usklađenost prijevoznika, operatora, podnositelja zahtjeva, tijela i drugih pravnih osoba do 16. lipnja 2015. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kad države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takve upute. One će uključivati i izjavu za upućivanje na postojeće zakone i druge propise na Direktive koje se stavljaju izvan snage ovom Direktivom i predstavljaju upućivanja na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donosu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Obveze vezane uz prenošenje i provedbu poglavlja II. i IV. ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu dok na njihovim državnim područjima ne postoji željeznički sustav.

Članak 65.

Stavljanje izvan snage

Direktive 91/440/EEZ, 95/18/EZ i 2001/14/EZ, kako su izmijenjene direktivama iz Priloga IX. dijela A, stavljaju se izvan snage s učinkom od 15. prosinca 2012. ne dovodeći u pitanje odredbe država članica vezane uz vremenske rokove za prenošenje u nacionalno pravo Direktiva iz dijela B Priloga IX.

Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu X.

Članak 66.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 67.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu, 21. studenoga 2012.

Za Europski parlament
Predsjednik
M. SCHULZ

Za Vijeće
Predsjednik
A. D. MAVROYIANNIS

PRILOG I.

POPIS SASTAVNIH DIJELOVA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Željeznička infrastruktura sastoji se od sljedećih sastavnih dijelova, pod uvjetom da oni čine dio otvorene pruge s glavnim kolosijecima, uključujući sporedne kolosijeke, ali isključujući kolosijeke smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili kolosijeke za privatno korištenje (industrijske kolosijeke):

- zemljište,
- pruga i pružno tijelo, posebice nasipi, odvodni kanali i jarci, zidani usjeci, propusti, obložni zidovi, zaštitni biljni pojasevi za nagibe uz prugu itd.; peroni i utovarno-istovarne rampe, uključujući putničke kolodvore i robne terminale, pješačke staze; pregradni zidovi, živice, ograde; pojasevi zaštite od požara; sklopovi za grijanje skretnica itd.; snjegobrani,
- konstrukcijske građevine: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, natkriveni usjeci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, konstrukcije za zaštitu od lavina, odrona kamenja, itd.,
- željezničko-cestovni prijelazi, uključujući uređaje za osiguranje sigurnosti cestovnog prometa,
- pružni gornji ustroj, posebice: tračnice, tračnice vodilice i zaštitnetračnice, pragovi i uzdužni nosači, kolosiječni pričvrсни i spojni pribor, kolosiječni zastor uključujući tucanik i pijesak; skretnice, križišta itd.; okretnice i prijenosnice (osim onih rezerviranih isključivo namijenjene za lokomotive),
- pristupni putovi za putnike i robu, uključujući pristupne ceste i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze pješice,
- signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji na otvorenoj pruzi, u kolodvorima i na ranžirnim kolodvorima, uključujući postrojenja za proizvodnju, pretvorbu i distribuciju električne energije za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje; zgrade za takve sustave ili postrojenja; kolosiječne kočnice,
- rasvjetni sustavi za prometne i sigurnosne svrhe,
- postrojenja za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova; podstanice, vodovi između podstanica i kontaktne mreže, kontakti vod i stupovi; treća tračnica s nosačima,
- zgrade koje koristi odjel za infrastrukturu, uključujući dio uređaja za naplatu prijevoznih pristojbi.

PRILOG II.

USLUGE KOJE SE PRUŽAJU ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZNICIMA
(iz članka 13.)

1. Minimalni pristupni paket uključuje:
 - (a) obradu zahtjeva za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta;
 - (b) pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;
 - (c) korištenje željezničke infrastrukture, uključujući skretnice i čvorišta;
 - (d) upravljanje prometom vlakova uključujući signalizaciju, regulaciju, prijem i otpremu vlakova te priopćavanje i pružanje informacija o kretanju vlakova;
 - (e) korištenje opreme za za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka, gdje je na raspolaganju;
 - (f) sve ostale podatke potrebne za pružanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.
 2. Pristup, uključujući pristup prugom, mora se dati sljedećim uslužnim objektima, ako postoje, te uslugama koje se pružaju u tim objektima:
 - (a) putničkim kolodvorima, kolodvorskim zgradama i drugim objektima, uključujući zaslone za prikaz informacija o vlakovima i odgovarajuće mjesto za usluge izdavanja karata;
 - (b) robnim terminalima;
 - (c) ranžirnim kolodvorima i objektima za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje;
 - (d) garažnim kolosijecima;
 - (e) objektima za održavanje, osim objektima za redovno održavanje posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ili druge vrste željezničkih vozila za koje su potrebni posebni objekti;
 - (f) ostalim tehničkim objektima, uključujući objekte za čišćenje i pranje;
 - (g) objektima pomorskih luka i luka unutarnjih voda koje su povezane sa željezničkom mrežom;
 - (h) objektima za servisiranje;
 - (i) objektima za opskrbu gorivom i opskrbu gorivom u tim objektima, za što se naknade prikazuju zasebno na računima.
 3. Dodatne usluge mogu obuhvaćati:
 - (a) električna energija potrebna za vuču vlakova, naknade za koju će se prikazivati na računima odvojeno od naknada za korištenje opreme za opskrbu električnom energijom, ne dovodeći u pitanje primjenu Direktive 2009/72/EZ;
 - (b) prethodno zagrijavanje putničkih vlakova;
 - (c) posebno prilagođene ugovore za:
 - kontrolu prijevoza opasne robe,
 - pomoć u upravljanju neuobičajenim vlakovima.
 4. Prateće usluge mogu obuhvaćati:
 - (a) pristup telekomunikacijskim mrežama;
 - (b) pružanje dodatnih informacija;
 - (c) tehnički pregled željezničkih vozila;
 - (d) usluge izdavanja karata u putničkim kolodvorima;
 - (e) usluge redovnog održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje posebno namijenjenima za vlakove velikih brzina ili drugim vrstama željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte.
-

*PRILOG III.***SOLVENTNOST****(iz članka 20.)**

Podaci koje moraju dati prijevoznici koji traže dozvolu u skladu s člankom 20. obuhvaćaju sljedeće:

- (a) raspoloživa financijska sredstva, uključujući stanje bankovnog računa, ugovorena prekoračenja i zajmove;
 - (b) novčana sredstva i imovinu koji su dostupni kao jamstvo;
 - (c) radni kapital;
 - (d) relevantne rashode, uključujući kupovne troškove plaćanja za vozila, zemljište, zgrade, uređaje i željeznička vozila;
 - (e) opterećenja na imovini željezničkog prijevoznika;
 - (f) poreze i doprinose za socijalnu sigurnost.
-

PRILOG IV.

SADRŽAJ IZVJEŠĆA O MREŽI

(iz članka 27.)

Izvješće o mreži iz stavka 27. sadrži sljedeće podatke:

1. Odjeljak u kojem se opisuje priroda infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i uvjeti za pristup toj infrastrukturi. Podaci u ovom odjeljku moraju biti na godišnjoj osnovi usklađeni ili upućivati na registre željezničke infrastrukture koji se objavljuju u skladu s člankom 35. Direktive 2008/57/EZ.
2. Odjeljak o načelima za određivanje pristojbi i tarifama. On mora sadržavati odgovarajuće pojedinosti o programima ubiranja pristojbi te dovoljno podataka o pristojbama kao i sve druge potrebne podatke o pristupu koje se odnose na usluge iz Priloga II. koje pruža samo jedan pružatelj usluga. U njemu se navode pojedinosti o metodologiji, pravilima i, ako je primjenjivo, mjerilima koja se koriste za primjenu članka 31. do 36., u odnosu na troškove i pristojbe. Mora sadržavati podatke o promjenama pristojbi o kojima se već odlučilo ili koje su predviđene u sljedećih pet godina, ako ih ima.
3. Odjeljak o načelima i kriterijima dodjele kapaciteta. Njime se utvrđuju opće značajke infrastrukturnog kapaciteta koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju i bilo koja ograničenja koja se odnose na njezino korištenje, uključujući moguće zahtjeve za dodjelu kapaciteta za održavanje. Njime se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodjele kapaciteta. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebno:
 - (a) postupke prema kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;
 - (b) uvjete koje podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati;
 - (c) rokove za podnošenje zahtjeva za dodjelu kapaciteta i dodjelu kapaciteta te postupke koje treba slijediti prilikom podnošenja zahtjeva kao i postupke za uvrštavanje u vozni red planiranih i nepredviđenih radova na održavanju;
 - (d) načela postupka usuglašavanja i sustava rješavanja sporova koji su dostupni kao dio ove procedure;
 - (e) postupke koje treba slijediti i kriterije koje treba primjenjivati u slučaju zakrčenosti infrastrukture;
 - (f) pojedinosti o ograničenjima korištenja infrastrukture;
 - (g) uvjete pod kojima se prethodni stupanj iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta uzima u obzir prilikom određivanja prioriteta u postupku dodjele.Navode se pojedinosti mjera koje se poduzimaju za osiguranje jednakog tretmana usluga prijevoza tereta, međunarodnih usluga i zahtjeva koji su podložni ad-hoc postupku. Sadrži predložak za podnošenje zahtjeva za dodjelom kapaciteta. Upravitelj infrastrukture objavljuje iscrpne podatke o postupcima dodjele za međunarodne trase vlakova.
4. Odjeljak o podacima koji se odnose na podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole iz članka 25. Direktive i rješenja o sigurnosti izdana u skladu s Direktivom 2004/49/EZ ili u kojem se navodi internetska stranica na kojoj su dostupni ti podaci mora biti dostupan besplatno u elektroničkom obliku.
5. Odjeljak o postupcima rješavanja sporova i žalbenim postupcima vezanim uz pitanja pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama i pristojbama koje ovise o poslovanju iz članka 35.
6. Odjeljak o pristupu i pristojbama za korištenje uslužnih objekata iz Priloga II. Operatori uslužnih objekata koji nisu pod kontrolom upravitelja infrastrukture dostavljaju podatke o pristojbama za pristup objektu i pružanju usluga te podatke o tehničkim uvjetima za pristup radi uključivanja u izvješće o mreži ili navode internetsku stranicu na kojoj su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku.
7. Model okvirnog sporazuma između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u skladu s člankom 42.

PRILOG V.

**OSNOVNA NAČELA I PARAMETRI UGOVORA IZMEĐU NADLEŽNIH TIJELA I UPRAVITELJA INFRA-
STRUKTURE****(iz članka 30.)**

U ugovoru se navode odredbe članka 30. i on uključuje barem sljedeće elemente:

- (1) opseg ugovora u odnosu na infrastrukturu i uslužne objekte iz Priloga II. Obuhvaća sve aspekte upravljanja infrastrukturom, uključujući održavanje i obnovu infrastrukture u uporabi. Ako je potrebno, može se obuhvatiti i izgradnja nove infrastrukture;
- (2) strukturu plaćanja ili sredstava koja su dodijeljena za infrastrukturne usluge iz Priloga II., za održavanje i obnovu ili za rješavanje postojećih kašnjenja u održavanju i obnovi. Ako je potrebno, može se obuhvatiti struktura plaćanja i sredstva za novu infrastrukturu;
- (3) rezultate rada u odnosu na korisnike, u obliku pokazatelja i kriterija kvalitete koji obuhvaćaju elemente kao što su:
 - (a) prometovanje vlakova, u smislu brzine i pouzdanosti pruga, te zadovoljstvo korisnika;
 - (b) kapacitet mreže;
 - (c) upravljanje imovinom;
 - (d) opseg aktivnosti;
 - (e) razina sigurnosti; i
 - (f) zaštita okoliša;
- (4) opseg mogućeg kašnjenja u održavanju i imovina koja će se izaći iz uporabe i time izazvati drukčije financijske tokove;
- (5) poticaje iz članka 30. stavka 1., osim poticaja koji se provode kroz regulatorne mjere u skladu s člankom 30. stavkom 3.;
- (6) najmanje obveze izvješćivanja za upravitelja infrastrukture u smislu sadržaja i učestalosti izvješćivanja, uključujući podatke koji se objavljuju svake godine;
- (7) dogovoreno trajanje ugovora, koji mora biti u skladu s trajanjem poslovnog plana upravitelja infrastrukture, koncesije ili dozvole, ako je potrebno, te okvir za izračun pristojbi i pravila koje je propisala država;
- (8) pravila postupanja u slučaju velikih smetnji u radu ili hitnih situacija, uključujući planove za izvanredne situacije i prijevremeni raskid ugovora, te pravovremeno informiranje korisnika;
- (9) mjere koje se poduzimaju u slučaju povrede ugovornih obveza od strane jedne od ugovornih stranaka, ili, u iznimnim slučajevima koji imaju utjecaja na dostupnost javnih sredstava: to uključuje uvjete i postupke za ponovno pregovaranje i prijevremeni raskid.

PRILOG VI.

ZAHTJEVI ZA TROŠKOVE I PRISTOJBE VEZANE UZ ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU**(iz članka 32. stavka 1. i članka 35.)**

1. Parovi koje upravitelji infrastrukture moraju uzeti u obzir kod definicije popisa tržišnih segmenata radi uvođenja marži u sustav ubiranja pristojbi prema članku 32. stavku 1. uključuju barem sljedeće:
 - (a) usluge prijevoza putnika nasuprot usluga prijevoza robe;
 - (b) vlakovi koji prevoze opasnu robu nasuprot drugih teretnih vlakova;
 - (c) nacionalne nasuprot međunarodnih usluga;
 - (d) kombinirani prijevoz nasuprot izravnih vlakova;
 - (e) gradske ili regionalne nasuprot međugradskih putničkih usluga;
 - (f) teretni vlakovi s kontejnerima nasuprot vlakova s jednim natovarenim vagonom;
 - (g) redovne nasuprot povremenih linija.
2. Plan rada iz članka 35. mora se temeljiti na sljedećim osnovnim načelima:
 - (a) kako bi se postigla dogovorena razina učinkovitosti i kako se ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravitelj infrastrukture dogovara s podnositeljima zahtjeva osnovne parametre pristojbi koje ovise o poslovanju, posebno trajanje kašnjenja, maksimalni iznos plaćanja sukladno pristojbama koje ovise o poslovanju, kako za pojedine vožnje vlaka, tako i za sve vožnje vlaka željezničkog prijevoznika u određenom vremenskom razdoblju;
 - (b) upravitelji infrastrukture svim željezničkim prijevoznicima priopćava vozni red na temelju kojeg se izračunavaju kašnjenja i to barem pet dana prije vožnje vlaka. Upravitelj infrastrukture može primijeniti i kraće razdoblje obavješćivanja u slučaju više sile ili izmjena voznog reda;
 - (c) sva se kašnjenja pripisuju jednoj ili više kategorija ili podkategorija kašnjenja:
 1. Upravljanje radom/planiranjem za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture
 - 1.1. Sastavljanje voznog reda
 - 1.2. Formiranje vlakova
 - 1.3. Pogreške u upravljanju željezničkim prometom
 - 1.4. Nepravilna primjena pravila prvenstva
 - 1.5. Osoblje
 - 1.6. Drugi uzroci
 2. Infrastrukturni uređaji za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture
 - 2.1. Signalno-sigurnosni uređaji
 - 2.2. Signalno-sigurnosni uređaji na željezničko-cestovnim prijelazima
 - 2.3. Telekomunikacijski uređaji
 - 2.4. Elektroenergetski uređaji
 - 2.5. Kolosijek
 - 2.6. Građevinski objekti
 - 2.7. Osoblje
 - 2.8. Drugi uzroci
 3. Uzroci u području gradnje za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture
 - 3.1. Planirani građevinski radovi

- 3.2. Nepravilnosti u izvedbi građevinskih radova
- 3.3. Ograničenja brzine zbog oštećenja pruge
- 3.4. Drugi uzroci
- 4. Uzroci za koje su odgovorni drugi upravitelji infrastrukture
 - 4.1. Oni koje je uzrokovao prethodni upravitelj infrastrukture
 - 4.2. Oni koje je uzrokovao sljedeći upravitelj infrastrukture
- 5. Komercijalni uzroci za koje je odgovoran željeznički prijevoznik
 - 5.1. Prekoračenje vremena stajanja
 - 5.2. Zahtjev željezničkog prijevoznika
 - 5.3. Utovarne i istovarne radnje
 - 5.4. Nepravilnosti pri utovaru i istovaru
 - 5.5. Komercijalna priprema vlaka
 - 5.6. Osoblje
 - 5.7. Drugi uzroci
- 6. Željeznička vozila za koja je odgovoran željezničkih prijevoznik
 - 6.1. Plan obrta željezničkih vozila i izmjene plana obrta
 - 6.2. Formiranje vlaka od strane željezničkog prijevoznika
 - 6.3. Problemi s putničkim vagonima (prijevoz putnika)
 - 6.4. Problemi s teretnim vagonima (prijevoz tereta)
 - 6.5. Problemi s vozilima, lokomotivama i motornim vlakovima
 - 6.6. Osoblje
 - 6.7. Drugi uzroci
- 7. Uzroci za koje su odgovorni drugi željeznički prijevoznici
 - 7.1. Oni koje je uzrokovao sljedeći željeznički prijevoznik
 - 7.2. Oni koje je uzrokovao prethodni željeznički prijevoznik
- 8. Vanjski uzroci za koje nije odgovoran ni upravitelj infrastrukture niti željeznički prijevoznik
 - 8.1. Štrajk
 - 8.2. Birokracija
 - 8.3. Vanjski utjecaj
 - 8.4. Učinci vremenskih i prirodnih uzroka
 - 8.5. Kašnjenje zbog vanjskih razloga na sljedećoj mreži
 - 8.6. Drugi uzroci
- 9. Sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravitelj infrastrukture ni željeznički prijevoznik
 - 9.1. Opasni incidenti, nesreće i hazardi

9.2. Zauzetost pruge zbog kašnjenja istog vlaka

9.3. Zauzetost pruge zbog kašnjenja drugog vlaka

9.4. Obrt

9.5. Veza vlaka

9.6. Potrebna daljnja istraga;

- (d) kada je to moguće, kašnjenja se pripisuju jednoj organizaciji, uzimajući u obzir odgovornost za smetnju i mogućnost ponovne normalizacije prometnih uvjeta;
 - (e) kod izračuna plaćanja uzima se u obzir prosječno kašnjenje željezničkih usluga sa sličnim zahtjevima za točnošću;
 - (f) upravitelj infrastrukture, čim je prije moguće, priopćava željezničkim prijevoznicima izračun dugovanja u skladu s pristojbama koje ovise o poslovanju. Taj izračun obuhvaća sva kašnjenja u razdoblju od najviše mjesec dana;
 - (g) ne dovodeći u pitanje postojeći žalbeni postupak i odredbe članka 56., u slučaju sporova vezanih uz pristojbe koje ovise o poslovanju, mora biti dostupan sustav rješavanja sporova koji će omogućiti brzo rješavanje takvih pitanja. Taj sustav rješavanja sporova mora biti nepristran. U slučaju primjena takvog sustava, odluka mora biti donesena u roku od 10 radnih dana;
 - (h) upravitelj infrastrukture jednom godišnje objavljuje godišnju prosječnu razinu poslovanja koju su ostvarili željeznički prijevoznici na temelju glavnih parametara dogovorenih u planu pristojbi koje ovise o poslovanju.
-

PRILOG VII.

RASPORED ZA POSTUPAK DODJELE**(iz članka 43.)**

1. Vozni red utvrđuje se jednom u kalendarskoj godini.
 2. Promjene voznog reda vrše se u ponoć druge subote u prosincu. U slučaju promjena ili prilagodbi nakon zime, posebno kako bi se uzele u obzir, ako je potrebno, promjene u regionalnim voznim redovima putničkih linija, one se unose u ponoć druge subote u lipnju i u drugim vremenskim intervalima između tih datuma prema potrebi. Upravitelji infrastrukture mogu dogovoriti različite datume i u tome slučaju će obavijestiti Komisiju ako bi to moglo imati utjecaja na međunarodni promet.
 3. Rok za primitak zahtjeva za kapacitetom koji će se uključiti u vozni red je najkasnije 12 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda.
 4. Najkasnije 11 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda, upravitelji infrastrukture osiguravaju uspostavu privremenih međunarodnih trasa vlakova u suradnji s drugim mjerodavnim upraviteljima infrastrukture. Upravitelji infrastrukture osiguravaju njihovo poštivanje u nastavku postupka u što većoj mjeri.
 5. Najkasnije četiri mjeseca nakon roka za predavanje ponuda podnositelja zahtjeva, upravitelj infrastrukture mora pripremiti nacrt voznog reda.
-

PRILOG VIII.

**RAČUNOVODSTVENI PODACI KOJI SE DOSTAVLJAJU REGULATORNOM TIJELU NA ZAHTEJ
(iz članka 56. stavka 12.)**

1. Razdvajanje računa

- (a) odvojeni računi dobiti i gubitka i bilance stanja za aktivnosti prijevoza tereta, prijevoza putnika te upravljanja infrastrukturom;
- (b) pojedinosti o pojedinačnim izvorima i uporabi javnih sredstava i drugih oblika naknade na transparentan i detaljan način, uključujući iscrpan pregled protoka sredstava na poslovnim računima kako bi se moglo utvrditi na koji način su korištena ta javna sredstva i drugi oblici naknade;
- (c) kategorije troškova i dobitikoje omogućuju da se utvrdi je li došlo međusobnog subvencioniranja tih različitih aktivnosti, u skladu sa zahtjevima regulatornog tijela;
- (d) metoda raspodjele troškova između različitih aktivnosti;
- (e) ako je regulirano poduzeće dio grupe, sve pojedinosti plaćanja između poduzeća.

2. Nadzor pristojbi za pristup

- (a) različite kategorije troškova, posebno one koje daju dovoljno podataka o marginalnim/izravnim troškovima različitih usluga ili skupina usluga, radi nadzora infrastrukturnih pristojbi;
- (b) dovoljno podataka za praćenje individualnih pristojbi plaćenih za usluge (ili skupine usluga); ako to traži regulatorno tijelo; ti će podaci sadržavati podatke o opsegu pojedinih usluga, cijene pojedinih usluga i ukupan prihod od pojedinih usluga koje su platili unutarnji i vanjski korisnici;
- (c) troškovi i prihodi za pojedine usluge (ili skupine usluga) pomoću mjerodavne troškovne metode, u skladu sa zahtjevima regulatornog tijela, radi utvrđivanja mogućih cijena kojima se narušava tržišno natjecanje (unakrsno subvencioniranje, predatorske cijene i neumjereno visoke cijene).

3. Pokazatelj financijskih rezultata:

- (a) izjava o financijskim rezultatima;
 - (b) sažeto izvješće o rashodima;
 - (c) izvješće o rashodima za održavanje;
 - (d) izvješće o operativnim rashodima;
 - (e) izvješće o prihodima;
 - (f) popratne napomene kojima se proširuju i objašnjavaju izvješća, ako je potrebno.
-

PRILOG IX.

DIO A

DIREKTIVE KOJE SU STAVLJENE IZVAN SNAGE S POPISOM NJIHOVIH UZASTOPNIH IZMJENA**(iz članka 65.)**

Direktiva Vijeća 91/440/EEZ
(SL L 237, 24.8.1991., str. 25.)

Direktiva 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 75, 15.3.2001., str. 1.)

Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 164, 30.4.2004., str. 164.)

Direktiva Vijeća 2006/103/EZ samo točka B Priloga
(SL L 363, 20.12.2006., str. 344.)

Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 1.
(SL L 315, 3.12.2007., str. 44.)

Direktiva Vijeća 95/18/EZ
(SL L 143, 27.6.1995., str. 70.)

Direktiva 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 75, 15.3.2001., str. 26.)

Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 29.
(SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)

Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
(SL L 75, 15.3.2001., str. 29.)

Odluka Komisije 2002/844/EZ
(SL L 289, 26.10.2002., str. 30.)

Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 30.
(SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)

Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 2.
(SL L 315, 3.12.2007., str. 44.)

DIO B

POPIS VREMENSKIH ROKOVA ZA PRENOŠENJE U NACIONALNO PRAVO**(iz članka 65.)**

Direktiva	Vremenski rok za prijenos
91/440/EEZ	1. siječnja 1993.
95/18/EZ	27. lipnja 1997.
2001/12/EZ	15. ožujka 2003.
2001/13/EZ	15. ožujka 2003.
2001/14/EZ	15. ožujka 2003.
2004/49/EZ	30. travnja 2006.
2004/51/EZ	31. prosinca 2005.
2006/103/EZ	1. siječnja 2007.
2007/58/EZ	4. lipnja 2009.

PRILOG X.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 2. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1., prvi podstavak	Članak 1. stavak 1.
		Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.
Članak 2. stavak 2.			Članak 2. stavak 1.
	Članak 1. stavak 2.		Članak 2. stavak 2.
		Članak 1. stavak 3.	Članak 2. stavak 3.
			Članak 2. stavci 4. do 9.
Članak 2. stavak 4.			Članak 2. stavak 10.
			Članak 2. stavak 11.
Članak 3.			Članak 3. stavci 1. do 8.
			Članak 3. stavci 9. do 13.
	Članak 2. točke (b) i (c)		Članak 3. stavci 14. i 15.
		Članak 2.	Članak 3. stavci 16. i 17.
			Članak 3. stavci 18. do 28.
			Članak 3. stavci 29. i 30.
Članak 4.			Članak 4.
Članak 5.			Članak 5. stavci 1. do 3.
			Članak 5. stavak 4.
Članak 6. stavci 1. i 2.			Članak 6. stavci 1. i 2.
Članak 9. stavak 4.			Članak 6. stavak 3.
Članak 6. stavak 1. drugi podstavak			Članak 6. stavak 4.
Članak 6. stavak 3. i Prilog II.		.	Članak 7. stavak 1.
		Članak 4. stavak 2. i članak 14. stavak 2	Članak 7. stavak 2.

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 7. stavci 1., 3. i 4.		Članak 6. stavak 1.	Članak 8. stavci 1., 2. i 3. Članak 8. stavak 4. Članak 9. stavci 1. i 2. Članak 10. stavci 1. i 2. Članak 11. stavci 1., 2. i 3. Članak 11. stavak 4. Članak 11. stavci 5. i 6. Članak 12. stavci 1. do 4. Članak 12. stavak 5. Članak 13. Članak 14. Članak 15. Članak 16. Članak 17. stavci 1. do 4. Članak 18. Članak 19. Članak 20. stavak 1. Članak 20. stavak 2. Članak 20. stavak 3. Članak 21. Članak 22. Članak 23. stavak 1. Članak 23. stavci 2. i 3. Članak 24. Članak 25. Članak 26. Članak 27. Članak 28.
Članak 9. stavci 1. i 2.			
Članak 10. stavci 3. i 3.a			
Članak 10. stavak 3.b			
Članak 10. stavci 3.c i 3.e			
Članak 10. stavak 3.f		Članak 5.	
Članak 10. stavak b	Članak 3. Članak 4. stavci 1. do 4. Članak 5. Članak 6. Članak 7. stavak 1. Prilog, dio I, točka (1.) Članak 8. Članak 9. Članak 4. stavak 5. Članak 10. Članak 11. Članak 15.	Članak 1. stavak 1., drugi podstavak Članak 3.	
Članak 10. stavak 5.			

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
		Članak 4. stavci 1. i 3. do 6.	Članak 29.
		Članak 6. stavci 2. do 5.	Članak 30.
		Članak 7.	Članak 31.
		Članak 8.	Članak 32.
		Članak 9.	Članak 33.
		Članak 10.	Članak 34.
		Članak 11.	Članak 35.
		Članak 12.	Članak 36.
			Članak 37.
		Članak 13.	Članak 38.
		Članak 14. stavci 1. i 3.	Članak 39.
		Članak 15.	Članak 40.
		Članak 16.	Članak 41.
		Članak 17.	Članak 42.
		Članak 18.	Članak 43.
		Članak 19.	Članak 44.
		Članak 20. stavci 1., 2. i 3.	Članak 45. stavci 1., 2. i 3.
			Članak 45. stavak 4.
		Članak 20. stavak 4.	Članak 45. stavak 5.
		Članak 21.	Članak 46.
		Članak 22.	Članak 47.
		Članak 23.	Članak 48.
		Članak 24.	Članak 49.
		Članak 25.	Članak 50.

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 12. Članak 14.a Članak 11.a Članak 10. stavak 9.		Članak 26.	Članak 51.
		Članak 27.	Članak 52.
		Članak 28.	Članak 53.
		Članak 29.	Članak 54.
		Članak 30. stavak 1.	Članak 55.
		Članak 30. stavak 2.	Članak 56. stavak 1.
		Članak 31.	Članak 57.
			Članak 58.
		Članak 33. stavci 1., 2. i 3.	Članak 59.
			Članak 60.
		Članak 34. stavak 2.	Članak 61.
		Članak 35. stavci 1., 2. i 3.	Članak 62.
			Članak 63.
		Članak 38.	Članak 64.
			Članak 65.
Članak 16.	Članak 17.	Članak 39.	Članak 66.
	Članak 18.	Članak 40.	Članak 67.
	Prilog		Prilog I.
		Prilog II.	Prilog II.
			Prilog III.
		Prilog I.	Prilog IV.
			Prilog V.
			Prilog VI.
		Prilog III.	Prilog VII.
			Prilog VIII.