

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EÚ

z 21. novembra 2012,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

životne dôležitou časťou dopravného sektora Únie smerujúceho k dosiahnutiu trvalo udržateľnej mobility.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

(3) Výkonnosť železničného systému by sa mala zlepšovať, aby sa integrovala do konkurencieschopného trhu, pričom by sa mali brať do úvahy osobitné charakteristiky železníc.

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

(4) Členským štátom s významným podielom železničnej dopravy s tretími krajinami s rovnakým rozchodom koľají, ktorý je iný, než má hlavná železničná sieť Únie, by malo byť umožnené mať osobitné prevádzkové pravidlá zabezpečujúce koordináciu medzi ich manažermi infraštruktúry a manažermi infraštruktúry dotknutých tretích krajín a spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi.

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

(5) Aby železničná doprava bola efektívna a schopná súťaže s ostatnými druhmi dopravy, členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky mali štatút nezávislého prevádzkovateľa spravajúceho sa komerčným spôsobom a prispôsobujúceho sa potrebám trhu.

keďže:

(1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽⁴⁾, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom ⁽⁵⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ⁽⁶⁾ boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.

(6) Aby sa zabezpečil budúci rozvoj a efektívna prevádzka železničného systému, malo by sa rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou infraštruktúry. Vzhľadom na uvedenú situáciu je nevyhnutné, aby tieto dve činnosti boli oddelene riadené a mali oddelené účty. Za predpokladu, že sú splnené požiadavky na oddelené účty, že nevznikne konflikt záujmov a že je zaručená dôverynosť citlivých obchodných informácií, mali by manažéri infraštruktúry mať možnosť zabezpečiť plnenie osobitných administratívnych úloh, akými je výber poplatkov, externe prostredníctvom subjektov, ktoré nie sú aktívne na trhoch so službami železničnej dopravy.

(2) Väčšia integrácia dopravného sektora Únie je dôležitým prvkom budovania vnútorného trhu a železnice sú

(7) Zásada slobody poskytovania služieb by sa mala uplatňovať v železničnom sektore, berúc do úvahy špecifické charakteristiky tohto sektora.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 16. novembra 2011 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 8. marca 2012 (Ú. v. EÚ C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Pozícia Európskeho parlamentu z 3. júla 2012 a rozhodnutie Rady z 29. októbra 2012.⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

(8) Aby sa posilnila konkurencia pri poskytovaní služieb železníc s cieľom zabezpečiť používateľom viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať všeobecnú zodpovednosť za rozvoj primeranej železničnej infraštruktúry.

- (9) Pri absencii spoločných pravidiel priradenia nákladov infraštruktúry by členské štáty mali po konzultácii s manažérom infraštruktúry stanoviť pravidlá ustanovujúce železničným podnikom povinnosť platby za použitie železničnej infraštruktúry. Také pravidlá by nemali viesť k diskriminácii medzi železničnými podnikmi.
- (10) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry a existujúce štátne alebo štátom kontrolované železničné dopravné podniky mali riadnu finančnú štruktúru pri náležitom zohľadnení pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci. Nedotkne sa tým právomoc členských štátov v súvislosti s plánovaním a financovaním infraštruktúry.
- (11) Žiadatelia by mali mať príležitosť vyjadriť svoj názor na obsah podnikateľského plánu, pokiaľ ide o využívanie, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry. Nemalo by to však nevyhnutne znamenať úplné zverejnenie podnikateľského plánu vypracovaného manažérom infraštruktúry.
- (12) Keďže súkromné odbočné trate a vlečky, ako napríklad vlečky a koľaje v súkromných priemyselných zariadeniach, nie sú súčasťou železničnej infraštruktúry v zmysle tejto smernice, na manažérov takýchto infraštruktúr by sa nemali vzťahovať povinnosti, ktoré pre manažérov infraštruktúry vyplývajú z tejto smernice. Nediskriminačný prístup k odbočným tratiam a koľajom by však mal byť zabezpečený bez ohľadu na to, kto ich vlastní, v prípade, že sú potrebné na získanie prístupu k servisným zariadeniam, ktoré sú nevyhnutné na poskytovanie dopravných služieb, a keď slúžia alebo by mohli slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.
- (13) Členský štát by mal byť schopný rozhodnúť o úhrade výdavkov spojených s infraštruktúrou inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu, napríklad prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva a financovaním zo súkromného sektora.
- (14) Výkaz ziskov a strát manažéra infraštruktúry by mal byť vyrovnaný v primeraných časových intervaloch, ktoré sa po ustanovení môžu presiahnuť v prípade výnimočných okolností, akou je napríklad závažné a náhle zhoršenie hospodárskej situácie v členskom štáte, ktoré podstatne ovplyvňuje úroveň dopravy na jeho infraštruktúre alebo úroveň dostupného verejného financovania. V súlade s medzinárodnými pravidlami účtovania sa výška pôžičiek na financovanie projektov na budovanie infraštruktúry v týchto výkazoch ziskov a strát neuvádza.
- (15) Efektívna nákladná doprava, najmä cezhraničná, si vyžaduje opatrenia potrebné na otvorenie trhu.
- (16) Aby sa zabezpečilo uplatňovanie práv prístupu v celej Únii jednotným a nediskriminačným spôsobom, je vhodné zaviesť licencie pre železničné podniky.
- (17) V prípade trás s medziľahlými zastávkami by sa novým účastníkom trhu malo povoliť, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť ekonomickú životaschopnosť tejto dopravy a zabrániť znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi.
- (18) Zavedenie nových medzinárodných služieb osobnej dopravy s otvoreným prístupom a s medziľahlými zastávkami by nemalo slúžiť na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale malo by sa zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Hlavným účelom nových služieb by mala byť preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave a dĺžka prepravy. Posúdenie hlavného účelu služby by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
- (19) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave⁽¹⁾ oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať verejné zákazky na poskytnutie služby, ktoré môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
- (20) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by uvedené právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme a ak príslušný regulačný orgán udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme.
- (21) Posúdenie, či hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme bola ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku, dopyt cestujúcich, stanovenie

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

ceny cestovného, spôsob predaja prepravných dokladov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvencia navrhutej novej služby. V súlade s takýmto posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu by členské štáty mali mať možnosť udeliť, upraviť alebo odoprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Únie a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.

- (22) S cieľom prispieť k prevádzkovaniu služieb osobnej dopravy na trasách, ktoré plnia záväzky služieb vo verejnom záujme, by členské štáty mali mať možnosť splnomocniť orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky za osobnú dopravu, ktorá patrí do právomoci týchto orgánov. Tieto poplatky by mali prispievať k financovaniu záväzkov služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme.
- (23) Regulačný orgán by mal fungovať spôsobom, ktorým sa zabráni konfliktu záujmov a akejkolvek novej účasti na zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme, o ktorých sa uvažuje. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (24) S cieľom investovať do dopravných služieb, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorychlostné trate, žiadatelia potrebujú právnu istotu s ohľadom na významné dlhodobé investície.
- (25) Regulačné orgány by si mali vymieňať informácie, a ak je to potrebné v jednotlivých prípadoch, mali by koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (26) S cieľom zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi a zabezpečiť plnú transparentnosť a nediskriminačný prístup k službám a ich nediskriminačné poskytovanie by sa malo rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou servisných zariadení. Vzhľadom na túto situáciu je pre tieto dva druhy činnosti potrebné, aby boli riadené nezávisle v prípade, že prevádzkovateľ servisného zariadenia patrí do orgánu alebo podniku, ktorý zastáva dominantnú pozíciu a je tiež aktívny na vnútroštátnej úrovni aspoň na jednom z trhov nákladnej alebo osobnej železničnej

dopravy, pre ktorý sa zariadenie používa. Táto nezávislosť by nemala za následok vytvorenie osobitného právneho subjektu pre servisné zariadenia.

- (27) Nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb týkajúcich sa železničnej dopravy v týchto zariadeniach by malo železničným podnikom umožniť, aby používateľom osobnej a nákladnej dopravy ponúkali lepšie služby.
- (28) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/72/ES z 13. júla 2009 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou⁽¹⁾ zabezpečuje otvorenie európskeho trhu s elektrickou energiou, ale trakčný prúd by sa mal dodávať železničným spoločnostiam na požiadanie spôsobom, ktorý nie je diskriminačný. Ak je k dispozícii iba jeden poskytovateľ, potom poplatky ukladané za tieto služby by sa mali stanoviť podľa jednotných zásad spoplatňovania.
- (29) V súvislosti so vzťahmi s tretími krajinami by sa osobitná pozornosť mala venovať existencii recipročného prístupu železničných podnikov Únie k železničnému trhu týchto tretích krajín, ktorý by sa mal zjednodušiť pomocou cezhraničných dohôd.
- (30) V záujme zabezpečenia spoľahlivých a primeraných služieb treba zabezpečiť, aby železničné podniky vždy spĺňali požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti.
- (31) Na ochranu zákazníkov a príslušných tretích strán je nevyhnutné zabezpečiť, aby železničné podniky boli dostatočne poistené na krytie zodpovednosti. Malo by sa povoliť aj krytie zodpovednosti v prípade nehôd prostredníctvom záruk poskytovaných bankami alebo inými podnikmi za predpokladu, že sa takéto krytie poskytuje za trhových podmienok, nevedie k štátnej pomoci a neobsahuje diskriminačné prvky voči iným železničným podnikom.
- (32) Od železničného podniku by sa malo vyžadovať plnenie vnútroštátnych pravidiel a pravidiel Únie týkajúcich sa poskytovania železničných služieb uplatňovaných nediskriminačným spôsobom, ktoré sú určené na to, aby zabezpečili podniku, že môže celkom bezpečne a pri náležitom zohľadnení zdravotných a sociálnych podmienok a práv zamestnancov a spotrebiteľov pokračovať vo svojej činnosti na špecifických úsekoch trate.
- (33) Postupy udeľovania, zachovávanie a zmien licencií železničných podnikov by mali byť transparentné a v súlade so zásadou nediskriminácie.

(¹) Ú. v. EÚ L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám v servisných zariadeniach pre všetky železničné podniky by sa všetky informácie požadované s cieľom využiť prístupové práva mali uverejňovať v podmienkach používania siete. Podmienky používania siete by sa mali v súlade s existujúcou medzinárodnou praxou zverejňovať aspoň v dvoch úradných jazykoch Únie.
- (35) Výsledkom vhodných režimov pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry bude v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- (36) Manažéri infraštruktúry by mali dostať stimuly, akými sú napríklad prémie pre generálnych riaditeľov, na zníženie prístupových poplatkov a nákladov na poskytovanie infraštruktúry.
- (37) Povinnosťou členského štátu zabezpečiť, aby sa výkonostné ciele manažéra infraštruktúry a strednodobé až dlhodobé príjmy realizovali prostredníctvom zmluvnej dohody medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry, by nemala byť dotknutá právomoc členských štátov týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry.
- (38) Podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry bude viesť k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.
- (39) Metódy rozdelenia nákladov stanovené manažérmi infraštruktúry by mali vychádzať z najlepších dostupných poznatkov o pôvode nákladov a mali by náklady rozdeliť medzi rôzne služby, ktoré sa ponúkajú železničným podnikom, a prípadne medzi typy koľajových vozidiel.
- (40) Výsledkom vhodných režimov spoplatňovania železničnej infraštruktúry spojených s vhodnými režimami spoplatňovania ostatnej dopravnej infraštruktúry a v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi by optimálna rovnováha medzi rôznymi druhmi dopravy mala byť na udržateľnom základe.
- (41) Pri určovaní príplatkov by manažér infraštruktúry mal určiť osobitné trhové segmenty v prípade, že sa výrazne líšia náklady na poskytovanie dopravných služieb, ich trhové ceny alebo požiadavky na ich kvalitu.
- (42) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup všetkým podnikom a mali by sa pokúsiť pokiaľ možno spravodlivo a nediskriminačne splniť potreby všetkých používateľov a typov prepravy. Takéto systémy by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
- (43) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.
- (44) Železničné podniky by mali z režimov pridelovania kapacity a režimu spoplatnenia dostať jasné a konzistentné hospodárske signály, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.
- (45) Hluk pri valení spôsobený liatinovými brzdovými klátkami, ktoré sa používajú na nákladných vozňoch, je jednou z príčin emisií hluku, ktoré by sa dali znížiť vhodnými technickými riešeniami. Poplatky za infraštruktúru diferencované podľa hluku by sa mali týkať najmä nákladných vozňov, ktoré nespĺňajú požiadavky rozhodnutia Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému vozový park – hluk transeurópskej konvenčnej železnice⁽¹⁾. Ak je výsledkom takejto diferenciácie strata príjmov manažéra infraštruktúry, nemali by ňou byť dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci.
- (46) Poplatky za infraštruktúru diferencované podľa hluku by mali dopĺňať ďalšie opatrenia zamerané na zníženie hluku spôsobeného železničnou premávkou, napr. prijatie technických špecifikácií interoperability (TSI) stanovujúcich maximálnu mieru hluku spôsobeného železničnými vozidlami, mapovanie hluku a akčné plány na zníženie vystavenia hluku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku⁽²⁾, ako aj financovanie modernizácie vybavenia železničných vozidiel a infraštruktúry zabezpečujúcej zníženie hluku Úniou a členskými štátmi.
- (47) Opatrenia zamerané na zníženie hluku, ktoré by boli rovnocenné s opatreniami prijatými v železničnom sektore, by sa mali zväziť aj v prípade iných druhov dopravy.
- (48) S cieľom urýchliť inštaláciu európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) v rušňoch by manažéri infraštruktúry mali upraviť systém spoplatňovania dočasnou diferenciáciou pre vlaky vybavené ETCS. Táto diferenciácia by mala byť primeraným podnetom na vybavenie vlakov systémom ETCS.
- (49) Na zohľadnenie potreby používateľov alebo potenciálnych používateľov kapacity železničnej infraštruktúry pri plánovaní ich obchodov a potrieb zákazníkov a investorov je dôležité, aby manažér infraštruktúry zabezpečil, že pridelovanie kapacity infraštruktúry sa uskutoční spôsobom, ktorý odráža nutnosť udržania a zlepšenia úrovne spoľahlivosti služieb.

(1) Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

(2) Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonnosti siete.
- (51) Členské štáty by mali mať možnosť umožniť nákupcom služieb železničnej dopravy priamy vstup do procesu pridelovania kapacity.
- (52) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov, ako aj manažérov infraštruktúry.
- (53) Je dôležité ponechať manažérom infraštruktúry z hľadiska pridelovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.
- (54) Proces pridelovania kapacity by mal zabrániť tomu, aby činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo chcú také práva získať, boli obmedzované neprimeranými prekážkami.
- (55) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia prípadne zohľadňovať skutočnosť, že rozdielne komponenty siete železničnej infraštruktúry boli možno projektované so zreteľom na rôznych hlavných používateľov.
- (56) Keďže rôzni používatelia a rozličné typy používateľov budú mať často rozdielny vplyv na kapacitu infraštruktúry, potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.
- (57) Služby poskytované na základe zákazky verejnému orgánu si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich príťažlivosti pre používateľov.
- (58) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj jej nedostatok.
- (59) Odlišné časové rámce plánovania rôznych typov dopravy by mali zabezpečiť uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sa predkladajú po zostavení ročného cestovného poriadku.
- (60) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je žiaduce vyžadovať overenie využívania kapacity infraštruktúry v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (61) Z hľadiska ich monopolného postavenia by sa od manažérov infraštruktúry malo vyžadovať overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces pridelovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky používateľov.
- (62) Nedostatok informácií o žiadostiach ostatných železničných podnikov a o prekážkach vnútri systému môže sťažiť železničným podnikom snahu o optimalizáciu ich žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (63) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov pridelovania tak, aby sa zvýšila príťažlivosť železničnej dopravy využívajúcej sieť viac ako jedného manažéra infraštruktúry najmä v medzinárodnej doprave.
- (64) Je dôležité minimalizovať narušenia hospodárskej súťaže, ktoré môžu nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo druhmi dopravy.
- (65) Je žiaduce definovať tie zložky služieb infraštruktúry, ktoré sú pre prevádzkovateľa podstatné, aby mohol poskytovať službu, a ktoré by sa mali poskytovať za minimálne prístupové poplatky.
- (66) Sú potrebné investície do železničnej infraštruktúry a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažérov infraštruktúry tak, aby realizácia primeraných investícií bola ekonomicky výhodná.
- (67) Na vytvorenie primeranej a spravodlivej úrovne poplatkov za infraštruktúru musia manažéri infraštruktúry zaznamenávať a stanoviť hodnotu svojich aktív a dobre chápať faktory, na základe ktorých sa určujú náklady na prevádzku infraštruktúry.
- (68) Je žiaduce zabezpečiť, aby sa pri rozhodovaní v oblasti dopravy bral zreteľ na externé náklady a aby spoplatnenie železničnej infraštruktúry mohlo prispievať k internalizácii externých nákladov koherentným a vyváženým spôsobom v rámci všetkých druhov dopravy.
- (69) Je dôležité zabezpečiť také poplatky vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu. Preto by poplatky za používanie infraštruktúry mali byť stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.
- (70) Celková úroveň návratnosti nákladov prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov. Členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej návratnosti nákladov. Akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry by však mal umožňovať úroveň dopravy, ktorá dokáže pokrývať prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady ako výsledok využívania železničnej siete.
- (71) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol, a preto je potrebné motivovať manažérov infraštruktúry, aby znižovali náklady a efektívne riadili infraštruktúry.
- (72) Rozvoj železničnej dopravy by sa mal dosiahnuť okrem iného s využitím dostupných nástrojov Únie bez toho, aby boli dotknuté už stanovené priority.

- (73) Zľavy poskytované železničným podnikom by sa mali vzťahovať na skutočne dosiahnuté úspory nákladov na správu, a to najmä úspory nákladov na transakcie. Zľavy sa môžu poskytnúť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.
- (74) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiaduce, aby boli motivovaní na minimalizáciu porúch siete.
- (75) Pridelovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.
- (76) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici a pôsobí ako odvolací orgán, bez toho, aby to malo vplyv na možnosť súdneho preskúmania. Tento regulačný orgán by mal byť schopný vymáhať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií.
- (77) Financovanie regulačného orgánu by malo zabezpečiť jeho nezávislosť a malo by sa uskutočňovať zo štátneho rozpočtu alebo z príspevkov z odvetvia, ktoré sa vyberajú povinne, pričom sa dodržiavajú zásady spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality.
- (78) Vhodné postupy vymenovania členov regulačného orgánu by mali prispievať k zaručeniu jeho nezávislosti najmä tak, že sa zabezpečí, aby vymenovanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí vykonal verejný orgán, ktorý priamo nevyužíva vlastnícke práva voči regulovaným podnikom. Za predpokladu splnenia uvedenej podmienky by týmto orgánom mohol byť napríklad parlament, prezident alebo predseda vlády.
- (79) Aby sa zohľadnila špecifická geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov a osobitá organizácia sektora železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia.
- (80) S cieľom zohľadniť vývoj na železničnom trhu by sa Komisii mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), pokiaľ ide o technické zmeny informácií, ktoré má poskytnúť podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, zoznamu tried meškania, harmonogramu procesu pridelenia kapacity a účtovných informácií, ktoré sa poskytujú regulačným orgánom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (81) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú uplatňovanie vykonávacích právomocí Komisie ⁽¹⁾.
- (82) Vykonávacie akty súvisiace s hlavným účelom železničných služieb, hodnotenie vplyvu nových medzinárodných služieb na hospodársku vyváženosť zmlúv na verejné služby, spoplatnenie železničných podnikov poskytujúcich služby cestujúcim, dostupnosť služieb, ktoré sa majú poskytovať v základných servisných zariadeniach, podrobnosti o postupe, ktorý treba dodržiavať pri získavaní licencie, spôsoby vypočítania priamych nákladov súvisiacich s poplatkami za hluk a diferenciáciou poplatkov za využívanie infraštruktúry, ktoré by mali byť podnetom na vybavenie vlakov systémom ETCS, a spoločné zásady a praktiky pre rozhodovanie regulačných orgánov by nemala prijímať Komisia, pretože výbor vytvorený podľa tejto smernice nepredkladá stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu predloženého Komisiou.
- (83) Keďže ciele tejto smernice, a to posilniť rozvoj železníc Únie, stanoviť širšie zásady týkajúce sa udeľovania licencií železničných podnikov a koordinovať opatrenia v členských štátoch v súvislosti s pridelením kapacity železničnej infraštruktúry a s poplatkami za jej používanie nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na evidentný medzinárodný rozmer vydávania takých licencií a prevádzkovania významných prvkov železničných sietí a vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre a tieto ciele možno preto z dôvodu ich nadnárodných účinkov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (84) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami. Povinnosť transponovať ustanovenia tejto smernice, ktoré sa podstatne nezmenili v porovnaní so skoršími smernicami, vyplýva z týchto smerníc.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme mať nebude, by mal neprímeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať kapitoly II a IV tejto smernice. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od uvedenej povinnosti.
- (86) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom ⁽¹⁾ sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. Pokiaľ ide o túto smernicu, zákonodarca považuje postúpenie takýchto dokumentov za opodstatnené.
- (87) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté lehoty stanovené v prílohe IX časti B, do ktorých majú členské štáty dosiahnuť súlad so skoršími smernicami,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú:
 - a) pravidlá vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničnej dopravy železničných podnikov, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov, ako je uvedené v kapitole II;
 - b) kritériá týkajúce sa vydávania, obnovovania alebo zmeny licencií určených pre železničné podniky, ktoré sú usadené alebo sa usadia v Únii, členským štátom, ako je uvedené v kapitole III;
 - c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.
2. Táto smernica sa uplatňuje na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu.

Článok 2

Vyňatia z rozsahu pôsobnosti

1. Kapitola II sa neuplatňuje na železničné podniky, ktoré prevádzkujú len mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu na miestnych a regionálnych izolovaných sieťach pre dopravné služby v železničnej infraštruktúre alebo sieťach určených len na prevádzku mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy.

Bez ohľadu na prvý pododsek, ak tento železničný podnik je pod priamou alebo nepriamou kontrolou podniku alebo iného subjektu, ktorý vykonáva alebo integruje iné služby železničnej dopravy, než je mestská, prímestská alebo regionálna doprava, uplatňujú sa články 4 a 5. Na tento železničný podnik sa uplatňuje aj článok 6, pokiaľ ide o vzťah medzi železničným podnikom a podnikom alebo subjektom, ktorý priamo alebo nepriamo kontroluje železničný podnik.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:

- a) podniky, ktoré vykonávajú osobnú železničnú dopravu v miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;
- b) podniky, ktoré vykonávajú len mestskú alebo prímestskú osobnú železničnú dopravu;
- c) podniky, ktoré vykonávajú len regionálnu železničnú nákladnú dopravu;
- d) podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu v železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 8, 13 a kapitoly IV vyňať:

- a) miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu v železničnej infraštruktúre;
- b) siete určené len na mestskú alebo prímestskú železničnú osobnú dopravu;
- c) regionálne siete používané na regionálnu nákladnú dopravu výlučne železničným podnikom, ktorý nie je zahrnutý do odseku 1, a to dovtedy, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;
- d) železničnú infraštruktúru, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu členské štáty vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, či sa táto infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu, pričom sa zohľadní dĺžka dotknutých železničných tratí, ich miera využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

5. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 5 vyňať vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku z tretích a do tretích krajín, používané na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie.

6. Členské štáty môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu pridelovania kapacity, než ako sa uvádzajú v článku 43 ods. 2, prílohe VI bode 2 písm. b) a prílohe VII bodoch 3, 4, a 5, ak vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľajnic, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram pridelovania kapacity.

7. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zverejniť rámec spoplatnenia a pravidiel spoplatnenia, ktoré sa uplatňujú osobitne na medzinárodnú nákladnú dopravu z tretích a do tretích krajín prevádzkovanú na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, s inými nástrojmi a termínmi, než sú stanovené v článku 29 ods. 1, ak si to vyžaduje zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

8. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať železničnú infraštruktúru, ktorá má iný rozchod koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, a ktorá spája pohraničné stanice členského štátu s územím tretej krajiny.

9. Táto smernica s výnimkou článku 6 ods. 1 a 4 a článkov 10, 11, 12 a 28 sa neuplatňuje na podniky, ktorých činnosť je obmedzená výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez podmorské tunely alebo na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tieto tunely.

10. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania kapitoly II s výnimkou článku 14 a kapitoly IV služby železničnej dopravy, ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu.

11. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článku 32 ods. 4 vlaky, ktoré nie sú vybavené Európskym systémom kontroly vlakov (ETCS), ktoré sa používajú na služby regionálnej osobnej dopravy a ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz pred rokom 1985.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „železničný podnik“ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

2. „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návštenia. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;

3. „železničná infraštruktúra“ sú položky definované v prílohe I;

4. „medzinárodná nákladná doprava“ je nákladná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

5. „medzinárodná osobná doprava“ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

6. „mestská a prímestská doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi týmto centrom alebo aglomeráciou a okolitými oblasťami;

7. „regionálna doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby regiónu vrátane cezhraničného regiónu;

8. „tranzit“ je prechod cez územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie;

9. „alternatívna trasa“ je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia v prípadoch, keď sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky príslušnej nákladnej alebo osobnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné;

10. „reálna alternatíva“ je prístup k inému servisnému zariadeniu, ktoré je pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňuje mu prevádzkovať príslušnú nákladnú alebo osobnú dopravu;

11. „servisné zariadenie“ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4;

12. „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 železničným podnikom;
13. „cezhraničná dohoda“ je každá dohoda medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb;
14. „licencia“ je oprávnenie vydané podniku licenčným orgánom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ako železničný podnik; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na poskytovanie určitých typov služieb;
15. „licenčný orgán“ je subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte;
16. „zmluvná dohoda“ je dohoda alebo *mutatis mutandis* dohoda v rámci administratívnych opatrení;
17. „primeraný zisk“ je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných rokoch;
18. „pridelenie“ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;
19. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry;
20. „preťažaná infraštruktúra“ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;
21. „plán na zvýšenie kapacity“ je opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie obmedzení kapacity vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženu infraštruktúru“;
22. „koordinácia“ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;
23. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok;
24. „kapacita infraštruktúry“ je možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry;
25. „sieť“ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;
26. „podmienky používania siete“ je podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a pridelovania kapacity vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;
27. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého obdobia;
28. „cestovný poriadok“ sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;
29. „odstavná koľaj“ je vedľajšia koľaj osobitne určená na dočasné odstavenie železničných vozňov medzi dvoma úložkami;
30. „údržba veľkého rozsahu“ je práca, ktorá sa nevykonáva pravidelne v rámci každodenných činností a ktorá si vyžaduje stiahnutie vozidla z prevádzky.

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE

ODDIEL 1

Nezávislosť riadenia

Článok 4

Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované členskými štátmi mali, pokiaľ ide o riadenie, správu a vnútornú kontrolu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí, nezávislé postavenie, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtami oddelenými od štátnych.

2. Pri dodržiavaní rámca stanovenia poplatkov a pridelovania infraštruktúry a špecifických pravidiel stanovených členskými štátmi zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné riadenie, správu a vnútornú kontrolu.

Článok 5

Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad

1. Členské štáty umožnia, aby železničné podniky prispôbili svoje činnosti trhu, a tie činnosti, za ktoré budú zodpovedať ich riadiace orgány, mohli riadiť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali s čo najnižšími možnými nákladmi.

Železničné podniky sú riadené podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti bez ohľadu na to, kto ich vlastní. To sa vzťahuje aj na členskými štátmi nariadené záväzky verejnej služby, ktoré pre ne platia, ako aj na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré uzavrú s príslušnými orgánmi štátu.

2. Železničné podniky si stanovujú svoj podnikateľský plán vrátane investičných a finančných plánov. Takéto plány musia byť zostavené tak, aby sa dosiahla finančná stabilita podniku a ďalšie ciele technického, obchodného a finančného riadenia podniku; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

3. Vzhľadom na základné politické usmernenia vydané každým členským štátom a na vnútroštátne plány alebo zmluvy, ktoré môžu byť viacročné, vrátane finančných a investičných plánov, môžu železničné podniky najmä:

- a) bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39, určiť svoju vnútornú organizáciu;
- b) riadiť ponuku a odbyt služieb a stanovovať ich ceny;
- c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní;
- d) zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia;
- e) v oblastiach súvisiacich so železničnou dopravou vyvíjať novú obchodnú činnosť.

Týmto odsekom nie je dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007.

4. Bez ohľadu na odsek 3 môžu akcionári železničných podnikov, ktoré vlastní alebo riadia verejné orgány, požadovať pred prijatím dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa riadenia podniku ich súhlas rovnako, ako je to v prípade akcionárov súkromných akciových spoločností podľa ustanovení právnych predpisov o obchodných spoločnostiach v členských štátoch. Ustanovenia tohto článku nemajú vplyv na právomoci dozorných orgánov podľa práva obchodných spoločností členských štátov, ak ide o vymenovanie členov rady.

ODDIEL 2

Oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností, ako aj oddelenie rôznych druhov dopravných činností

Článok 6

Oddelenie účtov

1. Členské štáty zabezpečia vedenie a zverejňovanie výkazov zisku a strát, ako aj súvah oddelene za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane a na strane druhej za obchodné činnosti pri správe železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený.

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa oba tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku alebo že infraštruktúru a dopravné činnosti budú spravovať oddelené subjekty.

3. Členské štáty zabezpečia oddelené vedenie a zverejňovanie výkazu ziskov a strát a súvah za obchodné činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej nákladnej dopravy na jednej strane a na druhej strane za činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej osobnej dopravy. Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb vo forme verejnej služby sa vykazujú oddelene v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na príslušných účtoch a nesmú sa previesť na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť.

4. Účty pre rôzne oblasti činností uvedené v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu previesť verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činností do druhej, ako aj monitorovanie používania príjmov pozostávajúcich z poplatkov za infraštruktúru a zisku z iných obchodných činností.

Článok 7

Nezávislosť základných funkcií manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa základné funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, zverili orgánom alebo podnikom, ktoré samotné neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Tento cieľ musí byť preukázateľne dosiahnutý bez ohľadu na organizačnú štruktúru.

Základné funkcie sú:

- a) rozhodovanie o pridelovaní vlakovej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych jednotlivých vlakových trás a

- b) rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov bez toho, aby bol dotknutý článok 29 ods. 1.

Členské štáty však môžu uložiť železničným podnikom alebo iným subjektom povinnosť prispievať na rozvoj železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku, funkcie uvedené v oddieloch 2 a 3 kapitoly IV vykonáva buď spoplatňovací orgán, alebo pridelovací orgán, ktoré sú svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislé od ktoréhokoľvek železničného podniku.

3. Keď ustanovenia kapitoly IV oddielov 2 a 3 tejto smernice odkazujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, rozumie sa, že sa uplatňujú na príslušné právomoci spoplatňovacieho orgánu alebo pridelovacieho orgánu.

ODDIEL 3

Finančné ozdravenie

Článok 8

Financovanie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty rozvíjajú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie vrátane potreby spolupracovať so susednými tretími krajinami. Na tento účel uverejnia najneskôr do 16. decembra 2014, po konzultáciách so zainteresovanými stranami, orientačnú stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry zohľadňujúcu splnenie budúcich potrieb mobility, pokiaľ ide o údržbu, obnovu a rozvoj infraštruktúry, založenú na udržateľnom financovaní systému železníc. Stratégia zahŕňa obdobie aspoň piatich rokov a môže byť predĺžená.

2. Pri náležitom zohľadnení článkov 93, 107 a 108 ZFEÚ môžu členské štáty prideliť manažérovi infraštruktúry aj finančné prostriedky, ktoré sú v súlade s jeho funkciami uvedenými v článku 3 bode 2, rozsahom infraštruktúry a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií. Členské štáty môžu rozhodnúť o financovaní týchto investícií inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu. Členské štáty v každom prípade postupujú v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 4 tohto článku.

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej dotknutým členským štátom a pri zohľadnení stratégie uvedenej v odseku 1 a finančných prostriedkov poskytnutých členskými štátmi podľa odseku 2 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby známi žiadatelia, a na ich vlastnú žiadosť aj

potenciálni žiadatelia, mali prístup k príslušným informáciám o podnikateľskom pláne a dostali možnosť vyjadriť svoj názor na jeho obsah, pokiaľ ide o podmienky prístupu k infraštruktúre a podmienky jej využívania, ako aj povahu, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry, ešte pred schválením podnikateľského plánu manažérom infraštruktúry.

4. Členské štáty zabezpečia, aby vo výkaze ziskov a strát manažéra infraštruktúry boli príjmy zložené z poplatkov za infraštruktúru, zo zisku z iných obchodných činností, z nenávratných príjmov zo súkromných zdrojov a financovania štátom vrátane prípadných záloh od štátu za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne obdobie piatich rokov, aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy znášali používatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa zásad spoplatňovania uvedených v článkoch 31 a 32 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho financovania.

Článok 9

Transparentné odpustenie dlhu

1. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ členské štáty vytvoria vhodné mechanizmy, ktoré prispievajú k tomu, aby sa zadlženosť železničných podnikov, ktoré vlastní alebo kontrolujú verejné orgány, znížila do tej miery, aby neprekážala riadnemu finančnému hospodáreniu, a ktoré zlepšia ich finančnú situáciu.

2. Členské štáty môžu na účely uvedené v odseku 1 vyžadovať vytvorenie samostatného útvaru na amortizáciu dlhov v účtovných oddeleniach týchto železničných podnikov.

V súvahe jednotky sa môžu účtovať všetky pôžičky, ktoré si železničný podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie prekročených prevádzkových nákladov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry, a to až do úplného splatenia týchto pôžičiek. Dlh z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

3. Odseky 1 a 2 sa uplatňujú len na dlhy alebo na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli železničným podnikom vo verejnom vlastníctve alebo verejne kontrolovaným železničným podnikom do dátumu, keď sa v dotknutom členskom štáte otvoril trh pre všetky služby železničnej dopravy alebo ich časť, a v každom prípade do 15. marca 2001 alebo do dátumu prístúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po tomto dátume.

ODDIEL 4

Prístup k železničnej infraštruktúre a službám

Článok 10

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre

1. Železničným podnikom sa za rovnoprávných, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája námorné a vnútrozemské prístavy a iné servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2, a k infraštruktúre, ktorá slúži alebo môže slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.

2. Železničným podnikom sa udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2.

3. Na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov alebo zainteresovaných železničných podnikov určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 to, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch.

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 11

Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanovené v článku 10 medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon uvedeného práva ohrozil hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. To, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, určí príslušný regulačný

orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií po podaní žiadosti ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:

- a) príslušným orgánom alebo príslušnými orgánmi, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- b) akýmkoľvek inými zainteresovanými príslušnými orgánmi, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;
- c) manažérom infraštruktúry;
- d) železničným podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi informácie poskytnuté týmito stranami a v prípade potreby do jedného mesiaca od prijatia žiadosti požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami. Regulačný orgán podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase, ale v každom prípade do šiestich týždňov od získania všetkých príslušných informácií informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí.

3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví, v akej lehote a za akých podmienok môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:

- a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány;
- b) manažér infraštruktúry;
- c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo
- d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

5. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na stanicách v rámci toho istého členského štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Únie. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 1, 2, 3 a 5 podliehali súdnemu preskúmaniu.

Článok 12

Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 2, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.

V takom prípade železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, hradia rovnaký poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré boli zadané v súlade s právom Únie. Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

3. Poplatok je uložený v súlade s právom Únie, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou cenou služby pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku životnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú.

4. Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii.

5. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 13

Podmienky prístupu k službám

1. Manažér infraštruktúry poskytne všetkým železničným podnikom na nediskriminačnom základe minimálny prístupový balík uvedený v prílohe II bode 1.

2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach.

3. Na zabezpečenie úplne transparentného a nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 písm. a), b), c), d), g) a i) a poskytovania služieb v týchto zariadeniach v prípade, že prevádzkovateľ takéhoto servisného zariadenia je priamo alebo nepriamo kontrolovaný orgánom alebo podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, na ktorých sa zariadenie využíva, musia byť prevádzkovatelia týchto servisných zariadení organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislí od tohto orgánu alebo podniku. Táto nezávislosť nezahŕňa požiadavku na zriadenie samostatného právneho subjektu pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého právneho subjektu.

Prevádzkovateľ a tento orgán alebo podnik musia mať pre všetky servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2 oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát.

Ak prevádzku servisného zariadenia zabezpečuje manažér infraštruktúry alebo ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia pod priamou alebo nepriamou kontrolou manažéra infraštruktúry, požiadavky uvedené v tomto odseku sa považujú za splnené splnením požiadaviek uvedených v článku 7.

4. Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu uvedenému v prílohe II bode 2 a o poskytovanie služieb v takomto servisnom zariadení sa vybavujú v primeranej lehote stanovenej regulačným orgánom uvedeným v článku 55. Tieto žiadosti možno zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tých istých alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

Ak sa žiadosti železničných podnikov týkajú prístupu k servisnému zariadeniu alebo poskytovania služieb v servisnom zariadení, ktoré spravuje prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 3, prevádzkovateľ servisného zariadenia písomne zdôvodní každé rozhodnutie o zamietnutí a uvedie reálne alternatívy v iných zariadeniach.

5. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedeného v prílohe II bode 2 zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa podľa možnosti uspokojiť všetky žiadosti. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu príslušného zariadenia na základe preukázaných potrieb, žiadateľ môže podať sťažnosť regulačnému orgánu uvedenému v článku 55, ktorý prípad prešetří a v príslušných prípadoch prijme opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi.

6. Ak sa servisné zariadenie uvedené v prílohe II bode 2 nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné podniky na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako zariadenie služieb železničnej dopravy, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využíval akýkoľvek železničný podnik.

7. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje niektoré zo služieb uvedených v prílohe II bode 3 ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku nediskriminačným spôsobom.

8. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných prevádzkovateľov servisného zariadenia ako vedľajšie služby ďalšie služby uvedené v prílohe II bode 4. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytnúť. Ak sa prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia rozhodne poskytnúť iným subjektom niektoré z týchto služieb, poskytne ich železničným podnikom na základe žiadosti, a to nediskriminačným spôsobom.

9. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov a prevádzkovateľov servisných zariadení, ako aj činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú použiť pri prístupe k službám poskytovaným v servisných zariadeniach uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

ODDIEL 5

Cezhraničné dohody

Článok 14

Všeobecné zásady cezhraničných dohôd

1. Členské štáty zabezpečia, aby ustanovenia cezhraničných dohôd nediskriminovali žiadne železničné podniky ani

neobmedzovali slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby.

2. Členské štáty oznámia Komisii každú cezhraničnú dohodu do 16. júna 2013 v prípade dohôd uzavretých pred uvedeným dátumom a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi pred ich uzavretím. Komisia rozhodne o tom, či sú tieto dohody v súlade s právom Únie, do deviatich mesiacov od oznámenia v prípade dohôd uzavretých pred 15. decembra 2012 a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi do štyroch mesiacov od oznámenia. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

3. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi v súlade s právom Únie, členské štáty oznámia Komisii svoj zámer začať rokovania o nových alebo revidovaných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a uzavrieť ich.

4. Ak Komisia do dvoch mesiacov od doručenia oznámenia o zámere členského štátu začať rokovania uvedené v odseku 2 dospeje k záveru, že tieto rokovania môžu ohroziť ciele prebiehajúcich rokovaní Únie s dotknutými tretími krajinami a/alebo viesť k uzavretiu dohody, ktorá nie je v súlade s právom Únie, príslušne o tom informuje členský štát.

Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o všetkých takýchto rokovaníach a v príslušných prípadoch pozvú Komisiu, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ.

5. Členské štáty sú oprávnené dočasne používať a/alebo uzavrieť nové alebo revidované cezhraničné dohody s tretími krajinami pod podmienkou, že sú v súlade s právom Únie a nepoškodzujú cieľ a účel dopravnej politiky Únie. Komisia prijme príslušné rozhodnutia o oprávnení. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

ODDIEL 6

Monitorovacie úlohy komisie

Článok 15

Rozsah monitorovania trhu

1. Komisia vypracuje potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu v oblasti železničnej dopravy v Únii.

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov vrátane zástupcov regulačných orgánov uvedených v článku 55 a zástupcov príslušných sektorov vrátane, ak je to vhodné, sociálnych partnerov zo železničného sektora, používateľov a zástupcov miestnych a regionálnych orgánov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou. V prípade potreby Komisia do tejto práce zapojí aj Európsku železničnú agentúru v súlade s jej funkciami uvedenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) ⁽¹⁾.

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, pridelovanie kapacity, uskutočnené investície do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme, udeľovanie licencií a stupeň otvorenosti trhu a harmonizácie medzi členskými štátmi, vývoj zamestnanosti a súvisiace sociálne podmienky v železničnom sektore. Tieto monitorovacie činnosti nemajú vplyv na podobné činnosti v členských štátoch ani na úlohu sociálnych partnerov.

4. Komisia podáva každé dva roky správu Európskemu parlamentu a Rade o:

- a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy a službami, ktoré sa majú poskytovať železničným podnikom podľa prílohy II;
- b) rámcových podmienkach uvedených v odseku 3 vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;
- c) stave železničnej siete Únie;
- d) využití prístupových práv;
- e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;
- f) obmedzeniach infraštruktúry;
- g) potrebe právnych predpisov.

5. Na účely monitorovania trhu Komisiou jej členské štáty poskytnú každý rok potrebné informácie o využívaní sietí a vývoji rámcových podmienok v železničnom sektore, pričom rešpektujú úlohu sociálnych partnerov.

6. Komisia môže prijať opatrenia na zabezpečenie konzistentnosti v rámci povinností členských štátov podávať správy. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

KAPITOLA III

UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

ODDIEL 1

Licenčný orgán

Článok 16

Licenčný orgán

Každý členský štát určí licenčný orgán zodpovedný za vydávanie licencií a plnenie povinností stanovených v tejto kapitole.

Samotný licenčný orgán neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od akéhokoľvek podniku alebo akéhokoľvek subjektu, ktorý poskytuje takéto služby.

ODDIEL 2

Podmienky získania licencie

Článok 17

Všeobecné požiadavky

1. Podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo.
2. Členský štát nevydá licenciu ani nerozšíri jej platnosť, ak nie sú splnené požiadavky tejto kapitoly.
3. Podnik, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v tejto kapitole, je oprávnený získať licenciu.
4. Žiadnemu podniku nie je dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená príslušná licencia na služby, ktoré má poskytovať.

Táto licencia však sama osebe neoprávňuje jej držiteľa na prístup k železničnej infraštruktúre.

5. Komisia prijme opatrenia, v ktorých určí podrobnosti používania spoločného vzoru licencie, a v prípade, že je to potrebné na zabezpečenie spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy, aj podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 18

Podmienky získania licencie

Podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, musí byť schopný preukázať licenčným orgánom príslušného členského štátu pred začatím svojej činnosti, že bude môcť kedykoľvek splniť požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti a krytia zodpovednosti za škodu, uvedené v článkoch 19 až 22.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

Na tieto účely každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne všetky relevantné informácie.

Článok 19

Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti

Členské štáty stanovujú podmienky splnenia požiadavky dobrej povesti tak, aby zabezpečili, že podnik, ktorý žiada o licenciu, alebo osoby poverené jeho riadením:

- a) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov hospodárskej povahy;
- b) nebol na nich vyhlásený konkurz;
- c) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov uvedených v osobitných právnych predpisoch platných v oblasti dopravy;
- d) neboli odsúdené za závažné alebo opakované porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom.

Článok 20

Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti

1. Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že je schopný splniť svoje súčasné a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie 12 mesiacov.
2. Licenčný orgán overí finančnú spôsobilosť hlavne preskúmaním účtovnej závierky železničného podniku alebo súvahy, ak podniky, ktoré žiadajú o licenciu, nie sú schopné predložiť účtovnú závierku. Každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne minimálne informácie uvedené v prílohe III.
3. Licenčný orgán nepovažuje podnik, ktorý žiada o licenciu, za finančne spôsobilý, ak činnosť tohto podniku viedla k vzniku značných alebo opakujúcich sa nedoplatkov na daniach alebo sociálnom zabezpečení.
4. Licenčný orgán môže požadovať predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty obsahujú informácie uvedené v prílohe III.
5. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 60, pokiaľ ide o isté zmeny a doplnenia prílohy III. Príloha III teda môže byť zmenená a doplnená tak, aby boli špecifikované informácie, ktoré majú poskytnúť podniky žiadajúce o licenciu alebo ktoré sa majú doplniť na základe skúseností získaných licenčnými orgánmi alebo na základe vývoja trhu železničnej dopravy.

Článok 21

Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia so znalosťami alebo skúsenosťami potrebnými na bezpečné a spoľahlivé vykonávanie riadenia prevádzky a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencií.

Článok 22

Požiadavky týkajúce sa krytia zodpovednosti za škodu

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ musí byť železničný podnik primerane poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany. Bez ohľadu na túto povinnosť možno zohľadniť osobitosti a rizikový profil rôznych druhov služieb, najmä železničnej prevádzky na kultúrne alebo historické účely.

ODDIEL 3

Platnosť licencie

Článok 23

Územná a časová platnosť

1. Licencia je platná na celom území Únie.
2. Licencia je platná, ak železničný podnik spĺňa povinnosti stanovené v tejto kapitole. Licenčný orgán však môže prijať opatrenie na pravidelné preskúmanie. Ak sa tak rozhodne, preskúmanie sa uskutoční aspoň raz za päť rokov.
3. Osobitné ustanovenia upravujúce dočasné pozastavenie platnosti alebo zrušenie licencie môžu byť začlenené do samotnej licencie.

Článok 24

Dočasná licencia, schválenie, pozastavenie platnosti a zrušenie

1. Ak existuje vážna pochybnosť o tom, či železničný podnik, ktorý má licenciu, spĺňa požiadavky tejto kapitoly, a najmä požiadavky článku 18, licenčný orgán môže kedykoľvek overiť, či tento železničný podnik v skutočnosti spĺňa tieto požiadavky.

Ak sa licenčný orgán presvedčí, že železničný podnik už nedokáže plniť požiadavky, dočasne pozastaví platnosť licencie alebo ju zruší.

2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole v prípade železničného podniku, ktorému licenciu vydal licenčný orgán iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán.

3. Bez ohľadu na odsek 1, ak je platnosť licencie dočasne pozastavená alebo je licencia zrušená z dôvodu nesúladu s požiadavkami finančnej spôsobilosti, licenčný orgán môže udeliť dočasnú licenciu počas reorganizácie železničného podniku za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť. Dočasná licencia neplatí však dlhšie ako šesť mesiacov po dátume jej vydania.

4. Ak železničný podnik zastavil prevádzku na šesť mesiacov alebo nezačal prevádzku do šiestich mesiacov od udelenia licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť o opätovnom predložení licencie na schválenie alebo o pozastavení jej platnosti.

Pokiaľ ide o začatie prevádzky, železničný podnik môže požiadať o stanovenie dlhšieho obdobia, berúc do úvahy osobitnú povahu poskytovaných služieb.

5. V prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia, splynutia alebo prevzatia kontroly, licenčný orgán môže rozhodnúť, že licencia musí byť znovu predložená na schválenie. Príslušný železničný podnik môže pokračovať v prevádzke, pokiaľ licenčný orgán nedospeje k rozhodnutiu, že je ohrozená bezpečnosť. V tomto prípade sa uvedú dôvody takéhoto rozhodnutia.

6. Ak železničný podnik zamýšľa významne zmeniť alebo rozšíriť svoje činnosti, predloží licenciu licenčnému orgánu na preskúmanie.

7. Licenčný orgán nepovolí železničnému podniku ponechať si licenciu, ak sa proti tomuto podniku začalo konkurzné alebo podobné konanie a ak je tento orgán presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivej finančnej reštrukturalizácie v prijateľnom časovom období.

8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť, zruší alebo zmení licenciu, bezodkladne o tom informuje Európsku železničnú agentúru. Európska železničná agentúra bezodkladne informuje licenčné orgány ostatných členských štátov.

Článok 25

Postup udeľovania licencií

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý členský štát a informuje o tom Komisiu.

2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe III. Licenčný orgán zohľadní všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi podniku, ktorý žiada o licenciu. Zamietavé rozhodnutie sa musí odôvodniť.

3. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia licenčného orgánu sa podrobia právnomu preskúmaniu.

KAPITOLA IV

VOBYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

ODDIEL 1

Všeobecné zásady

Článok 26

Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spolplatňovania a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry riadili zásadami stanovenými v tejto smernici, a tak umožnili manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.

Článok 27

Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadi manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.

2. Podmienky používania siete stanovujú charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

Článok 28

Dohody medzi železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry

Každý železničný podnik vykonávajúci železničné dopravné služby uzavrie podľa verejného alebo súkromného práva s manažermi používanej železničnej infraštruktúry potrebné dohody. Podmienky týchto dohôd musia byť nediskriminačné a transparentné a musia byť v súlade s touto smernicou.

ODDIEL 2

Poplatky za infraštruktúru a služby

Článok 29

Zavedenie, stanovenie a vyberanie poplatkov

1. Členské štáty stanovujú rámec spoplatnenia, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4.

S výhradou tejto podmienky členské štáty zavedú aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry.

Členské štáty zabezpečia, aby podmienky používania siete obsahovali rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia alebo sa v nich uvádzala internetová stránka, na ktorej je uverejnený rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia.

Poplatok za používanie infraštruktúry stanoví a vyberá manažér infraštruktúry v súlade so zavedeným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

Vnútroštátny parlament môže mať právo preskúmať a v príslušných prípadoch prehodnotiť úroveň poplatkov stanovenú manažérom infraštruktúry, pričom tým nie je dotknutá nezávislosť riadenia stanovená v článku 4, za predpokladu, že toto právo bolo udelené priamo ústavným právom aspoň pred 15. decembra 2010. Každé takéto prehodnotenie zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou, stanoveným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

2. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 32 ods. 3, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol režim spoplatňovania založený na rovnakých zásadách, aké platia pre celú ich sieť.

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania režimov spoplatňovania boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby sa skutočne uplatňovali poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete.

4. Manažér infraštruktúry rešpektuje obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré mu poskytnú žiadatelia.

Článok 30

Náklady na infraštruktúru a vedenie účtov

1. Manažér infraštruktúry môže pri náležitom zohľadnení bezpečnosti, zachovania a zvyšovania kvality služieb infraštruktúry využívať stimuly zamerané na znižovanie nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov.

2. Bez toho, aby bola dotknutá ich právomoc týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry a v

príslušných prípadoch zásada ročnej platnosti rozpočtu, členské štáty zabezpečia, aby sa na obdobie minimálne piatich rokov uzavrela zmluvná dohoda medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry spĺňajúca základné zásady a obmedzenia stanovené v prílohe V.

Členské štáty zabezpečia, aby sa zmluvné dohody platné 15. decembra 2012 v prípade potreby upravili v zmysle ustanovení tejto smernice, a to pri ich obnovení alebo najneskôr do 16. jún 2015.

3. Členské štáty zavedú stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom zmluvnej dohody uvedenej v odseku 2 alebo prostredníctvom regulačných opatrení alebo kombináciou stimulov zameraných na zníženie nákladov v zmluvnej dohode a úrovne poplatkov stanovenej regulačnými opatreniami.

4. Ak sa členský štát rozhodne zaviesť stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom regulačných opatrení, urobí sa tak na základe analýzy možného zníženia nákladov. Týmto nie sú dotknuté právomoci regulačného orgánu preskúmať poplatky uvedené v článku 56.

5. Podmienky zmluvnej dohody stanovenej v odseku 2 a štruktúra platieb dohodnutých na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné orgány a manažér infraštruktúry informovali žiadateľov a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálnych žiadateľov o obsahu zmluvnej dohody a umožnili im vyjadriť svoj názor na ňu pred jej podpísaním. Zmluvná dohoda sa uverejní do jedného mesiaca od jej uzavretia.

Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvnej dohody.

7. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú register svojho majetku a majetku, za ktorého správu sú zodpovední, ktorý by sa použil na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo nahradenie. Pripoja sa k nemu podrobné údaje o výdavkoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry.

8. Manažéri infraštruktúry stanovujú metódu rozdelenia nákladov medzi jednotlivé kategórie služieb ponúkaných železničným podnikom. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje na základe najlepšej medzinárodnej praxe.

Článok 31

Zásady spoplatňovania

1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení sa platia manažérovi infraštruktúry a prevádzkovateľovi servisného zariadenia a používajú sa na financovanie ich podnikateľskej činnosti.

2. Členské štáty požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch, aby regulačnému orgánu umožnili plniť si funkcie uvedené v článku 56. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať železničnému podniku, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodike, pravidlám a prípadne sadzbám stanoveným v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovujú na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku.

Komisia pred 16. jún 2015 prijme opatrenia, v ktorých sa vymedzia metódy výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlaku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Manažér infraštruktúry môže rozhodnúť o postupnom prechode na tieto metódy počas obdobia, ktoré nepresiahne štyri roky od nadobudnutia účinnosti týchto vykonávacích aktov.

4. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Každá takáto úprava musí byť rozlíšená podľa rozsahu spôsobených účinkov.

Na základe skúseností získaných manažermi infraštruktúry, železničnými podnikmi, regulačnými orgánmi a príslušnými orgánmi a pri zohľadnení existujúcich systémov diferenciacie hluku Komisia prijme opatrenia, v ktorých sa stanovujú metódy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku vrátane trvania ich uplatňovania, čím sa umožní diferenciacia poplatkov za infraštruktúru, aby sa v príslušných prípadoch zohľadnila citlivosť postihnutej oblasti, najmä pokiaľ ide o veľkosť postihnutej populácie a zloženie vlaku, ktoré má vplyv na hladinu emisií hluku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k neprípustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.

Každá zmena poplatkov za infraštruktúru, ktorej cieľom je zohľadniť náklady súvisiace s účinkami hluku, podporuje vybaavenie vozňov ekonomicky najvhodnejšou dostupnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.

Spoplatňovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je však povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na cestnú nákladnú dopravu v súlade s právom Únie.

Ak spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu rozhodujú členské štáty.

Členské štáty zabezpečia, aby sa potrebné informácie uchovávali a aby bolo možné zistiť pôvod spôsobu spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho uplatňovanie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii na jej žiadosť.

6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu priemerovať za primeraný rozsah vlakových služieb a primerané obdobie. Relatívna výška poplatku za použitie infraštruktúry musí napriek tomu zodpovedať nákladom pripisovaným doprave.

7. Poplatok uložený za prístup na trať v rámci servisných zariadení uvedených v prílohe II bode 2 a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

8. V prípade, ak služby uvedené v prílohe II bodoch 3 a 4 ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom poplatky stanovené za tieto služby nesmú presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

9. Poplatky sa môžu vyberať za kapacitu využívanú na účely údržby infraštruktúry. Také poplatky nesmú presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry v dôsledku výdavkov na údržbu.

10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v prílohe II bodoch 2, 3 a 4 poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete, alebo uvedie internetovú stránku, na ktorej sú tieto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte v súlade s článkom 27.

Článok 32

Výnimky zo zásad spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažerom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, vyberať príplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť sektora železničnej dopravy. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sa priamo vynaložia na prevádzku železničnej dopravy, navyšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.

Členské štáty pred tým, ako schvália vyberanie týchto príplatkov, zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry posúdili ich relevantnosť pre konkrétne trhové segmenty, pričom zohľadnia aspoň dvojice uvedené v prílohe VI bode 1, a tie, ktoré sú relevantné, ponechajú. Zoznam trhových segmentov vymedzených manažermi infraštruktúry obsahuje aspoň tieto tri služby: služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy.

Manažéri infraštruktúry môžu ďalej rozlišovať trhové segmenty podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich.

Vymedzia sa aj trhové segmenty, v ktorých železničné podniky v súčasnosti nepôsobia, ale v ktorých môžu poskytovať služby počas obdobia platnosti systému spoplatňovania. V prípade týchto trhových segmentov manažér infraštruktúry nezahrnie príplatok do systému spoplatňovania.

Zoznam trhových segmentov sa uverejní v podmienkach používania siete a aspoň raz za päť rokov sa preskúma. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu tohto zoznamu v súlade s článkom 56.

2. Pre nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín, ktorá sa prevádzkuje na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, môžu manažéri infraštruktúry stanoviť vyššie poplatky s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov.

3. V prípade špecifických budúcich investičných projektov alebo špecifických investičných projektov dokončených po roku 1988 môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ak zvýšia výkonnosť alebo nákladovú efektívnosť, alebo obe a nemohli by sa inak realizovať alebo by sa neboli mohli realizovať. Takéto systémy spoplatnenia môžu tiež zahŕňať dohody o delbe rizika spojeného s novými investíciami.

4. Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov, uvedené v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES ⁽¹⁾, sú diferencované, aby sa poskytli stimuly na vybavenie vlakov ETCS v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES ⁽²⁾ a nasledujúcimi verziami. Táto diferenciácia nesmie viesť k celkovej zmene príjmov manažéra infraštruktúry.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 194, 25.7.2009, s. 60).

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/386/ES z 23. apríla 2008, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a príloha A k rozhodnutiu 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. EÚ L 136, 24.5.2008, s. 11).

Bez ohľadu na túto povinnosť môžu členské štáty rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES.

Pred 16. jún 2015 a na základe posúdenia vplyvu Komisia prijme vykonávacie opatrenia, v ktorých stanoví postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní diferenciácie poplatku za infraštruktúru podľa časového plánu zodpovedajúceho európskemu plánu rozvoja ERTMS, zavedeného rozhodnutím 2009/561/ES, a s cieľom zabezpečiť, aby to nevedlo k strate príjmov manažerov infraštruktúry. Tieto vykonávacie opatrenia upravujú postupy diferenciácie uplatňovanej v prípade vlakov poskytujúcich služby prímestskej a regionálnej dopravy, využívajúcich obmedzenú časť železničných koridorov konkretizovaných v rozhodnutí 2009/561/ES. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k nepripustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.

5. Aby sa zabránilo diskriminácii, členské štáty zabezpečia, aby akékoľvek z daných priemerných a marginálnych poplatkov manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie jeho infraštruktúry boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu podliehali rovnakým poplatkom. Manažér infraštruktúry preukáže v podmienkach používania siete, bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky.

6. Ak má manažér infraštruktúry v úmysle upraviť základné prvky systému spoplatňovania uvedené v odseku 1 tohto článku, musí ich zverejniť minimálne tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa článku 27 ods. 4.

Článok 33

Zľavy

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102, 106 a 107 ZFEÚ, a bez ohľadu na zásadu priamych nákladov stanovenú v článku 31 ods. 3 tejto smernice, každá zľava z poplatkov vybraných manažerom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku.

2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaná vo vybraných poplatkoch.

3. Manažéri infraštruktúry môžu na špecifické prepravné prírody zaviesť režimy dostupné všetkým používateľom a poskytnúť časovo limitované zľavy na podporu rozvoja nových železničných dopravných služieb alebo zľavy podporujúce používanie veľmi málo využívaných tratí.

4. Zľavy sa môžu týkať len poplatkov vybraných na určenom úseku infraštruktúry.

5. Podobné režimy zliav sa uplatnia na podobné dopravné služby. Režimy zliav sa uplatnia nediskriminačným spôsobom na všetky železničné podniky.

Článok 34

Systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vynaložených v dôsledku nehôd a nákladov na infraštruktúru

1. Členské štáty môžu zaviesť časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhrádzané environmentálne náklady, náklady vynaložené v dôsledku nehôd a náklady na infraštruktúru konkurenčnými druhmi dopravy, pokiaľ presiahnu ekvivalentné náklady železnice.

2. Ak má železničný podnik, ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnatelným prospechom pre používateľov.

3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné preukázať najmä špecifické nespoplatnené náklady, ktorými nie je zťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní systému zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.

4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť systému s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ.

Článok 35

Systém výkonnosti

1. Režimy spoplatňovania infraštruktúry podporujú železničné podniky a manažéra infraštruktúry pri minimalizácii porúch a pri zvyšovaní výkonnosti železničnej siete prostredníctvom systému výkonnosti. Tento systém môže zahŕňať pokuty za činnosti narúšajúce prevádzku siete, kompenzácie pre podniky postihnuté poruchami a prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované.

2. Základné zásady systému výkonnosti uvedené v prílohe VI bode 2 platia pre celú sieť.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti so zmenami a doplneniami prílohy VI bodu 2 písm. c). Príloha VI bod 2 písm. c) sa preto môže zmeniť a doplniť vzhľadom na vývoj železničného trhu a skúsenosti získané regulačnými orgánmi uvedenými v článku 55, manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi. V týchto zmenách a doplneniach sa triedy meškania prispôbia najlepším postupom vypracovaným týmto odvetvím.

Článok 36

Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Poplatok za nevyužívanie sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval na efektívne využívanie kapacity. Vyberanie tohto poplatku od žiadateľov, ktorým bola pridelená vlaková trasa, je povinné vtedy, keď pravidelne nevyužívajú pridelené trasy alebo ich časti. Pokiaľ ide o uloženie tohto poplatku, manažéri infraštruktúry uverejnia v podmienkach používania siete kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie trás alebo ich častí. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu týchto kritérií v súlade s článkom 56. Platby týchto poplatkov usku-toční buď žiadateľ, alebo železničný podnik určený v súlade s článkom 41 ods. 1. Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená používateľským železničným podnikom.

Článok 37

Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry navzájom spolupracovali, aby bolo možné uplatňovanie efektívnych režimov spoplatňovania a združovanie v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb vlakovkej dopravy, ktoré zasahujú do viac ako jednej siete infraštruktúry železničného systému v rámci Únie. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o to, aby zaručili optimálnu konkurencioschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečili efektívne využívanie železničných sietí. Na tento účel zavedú primerané postupy v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

2. Na účely odseku 1 tohto článku členské štáty zabezpečia spoluprácu manažerov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete v rámci železničného systému Únie.

ODDIEL 3

Pridelovanie kapacity infraštruktúry

Článok 38

Práva na kapacitu

1. Kapacitu prideluje manažér infraštruktúry. Keď je raz pridelená žiadateľovi, nesmie byť príjmom prevedená na iný podnik alebo inú dopravnú službu.

Akékoľvek obchodovanie s kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie z ďalšieho pridelovania kapacity.

Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

2. Právo na používanie určitej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovéj trasy sa môže udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku.

Manažér infraštruktúry a žiadateľ môžu podľa článku 42 uzavrieť rámcovú dohodu o využití kapacity príslušnej železničnej infraštruktúry na dlhšie obdobie, než je jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

3. Príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo právnych predpisoch členských štátov.

4. Ak žiadateľ má v úmysle požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich na trase medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 11 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

Článok 39

Pridelovanie kapacity

1. Členské štáty môžu ustanoviť rámec pridelovania kapacity infraštruktúry, pričom musia dodržiavať požiadavku nezávislosti riadenia podniku stanovenú v článku 4. Stanovia sa špecifické pravidlá pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí najmä to, aby sa kapacita infraštruktúry pridelovala spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom Únie.

2. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté.

Článok 40

Spolupráca pri pridelovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry spolupracovali tak, aby umožnili efektívne vytváranie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do

niekoľkých sietí železničného systému v rámci Únie, ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. Manažéri infraštruktúry stanovia primerané postupy na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici a zodpovedajúcim spôsobom organizujú vlakové trasy prekračujúce viac ako jednu sieť.

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa pridelovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie pridelovania alebo v záujme pridelovania všetkej príslušnej kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá v právnych predpisoch Únie týkajúce sa sietí orientovaných na železničnú nákladnú dopravu. Zásady a kritériá pridelovania kapacity stanovené v rámci tejto spolupráce uverejnia manažéri infraštruktúry vo svojich podmienkach používania siete v súlade s prílohou IV bodom 3. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín.

2. Komisia je informovaná o hlavných zasadaniach, na ktorých sa vypracúvajú spoločné zásady a postupy pridelovania infraštruktúry, a je na tieto zasadania pozývaná, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ. Regulačným orgánom sa poskytujú dostatočné informácie o vývoji spoločných zásad a postupov pridelovania infraštruktúry a informácie zo systémov pridelovania založených na informačných technológiách, aby mohli nad nimi vykonávať regulačný dohľad v súlade s článkom 56.

3. Na každom zasadnutí alebo pri inej činnosti konanej s cieľom pridelovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové vlakové služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

4. Účastníci spolupráce uvedení v odseku 1 zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky relevantné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, boli verejne dostupné.

5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 manažéri infraštruktúry posúdia potrebu medzinárodných vlakových trás a môžu ich v prípade potreby navrhovať a organizovať, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, na základe žiadosti *ad hoc* podľa článku 48.

Takéto vopred dohodnuté medzinárodné vlakové trasy sú dostupné žiadateľom prostredníctvom ktoréhokoľvek zúčastneného manažéra infraštruktúry.

Článok 41

Žiadatelia

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia určujú železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať dohody s manažermi infraštruktúry podľa článku 44 ods. 1.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode 3 písm. b). Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

3. Komisia prijme pred 16. jún 2015 vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 42

Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu, ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody regulačným orgánom uvedeným v článku 55 tejto smernice.

2. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami.

3. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

4. Rámcové dohody môžu obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo vypovedania dohody.

5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

6. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 49, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.

V takýchto výnimočných prípadoch môže rámcová dohoda stanoviť podrobné charakteristiky kapacity, ktorá sa má poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Tieto charakteristiky môžu zahŕňať frekvenciu, objem a kvalitu vlakových trás. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 52.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie piatich rokov a môže sa obnoviť raz na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 55 zodpovedá za povolenie nadobudnutia platnosti tejto dohody.

7. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.

8. Komisia na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činnosti siete uvedených v článku 57 ods. 1 prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 43

Harmonogram procesu pridelovania

1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom pridelovania kapacity stanoveným v prílohe VII.

2. Komisia má v súlade s článkom 60 právomoc prijímať delegované akty v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VII. Po konzultácii so všetkými manažermi infraštruktúry preto môže byť príloha VII zmenená a doplnená tak, aby sa zohľadnili prevádzkové aspekty procesu pridelovania. Tieto zmeny a doplnenia musia vychádzať z toho, čo je vzhľadom na získané skúsenosti potrebné na zaistenie efektívneho procesu pridelovania a na zohľadnenie prevádzkových záujmov manažérov infraštruktúry.

3. Manažéri infraštruktúry sa pred tým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku, dohodnú s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné.

Článok 44

Žiadosti

1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly IV oddielu 2.

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII.

3. Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody, podáva žiadosť v súlade s touto dohodou.

4. Pokiaľ ide o vlakové trasy zasahujúce do viac ako jednej siete, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli podať žiadosť jednotnému kontaktnému miestu, ktorým je buď spoločný orgán zriadený manažermi infraštruktúry, alebo jeden z manažérov infraštruktúry na vlakovej trase. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry. Touto požiadavkou nie je dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu⁽¹⁾.

Článok 45

Plánovanie

1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry vrátane žiadostí o vlakové trasy zasahujúce do niekoľkých sietí a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 47 a 49.

3. Manažér infraštruktúry prekonzultuje so zainteresovanými stranami návrh cestovného poriadku a umožní im predkladať stanoviská v lehote najmenej jedného mesiaca. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania železničných dopravných služieb počas platnosti príslušného cestovného poriadku.

4. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

Článok 46

Koordináčny proces

1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 45 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi žiadostami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie.

2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu

navrhnuť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:

- vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;
- vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;
- alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
- presné vymedzenie kritérií používaných v procese pridelenia kapacity.

Tieto informácie sa v súlade s článkom 39 ods. 2 poskytnú bez toho, aby sa zverejnila totožnosť ostatných žiadateľov, pokiaľ dotknutí žiadatelia s týmto zverejnením nesúhlasili.

4. Zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú stanovené v podmienkach používania siete. Tieto prihliadajú najmä na náročnosť konštrukcie medzinárodných vlakových trás a možný vplyv zmien na iných manažéroch infraštruktúry.

5. Ak žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam pomocou koordinácie.

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56, je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém sa stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do 10 pracovných dní.

Článok 47

Preťažená infraštruktúra

1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nemožno primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlási príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu stanovenú v článku 50, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 51.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

3. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 neboli vybrané alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity infraštruktúry navyše uplatniť kritériá priority.

4. Kritériá priority zohľadnia význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby tieto dopravné služby boli pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa na potrebu pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej službe podľa druhého pododseku.

V týchto opatreniach a v tejto kompenzácii sa musí zohľadniť účinok tohto vylúčenia v ostatných členských štátoch.

5. Pri stanovení kritérií priority sa primerane zohľadní význam nákladnej dopravy, a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy.

6. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete.

Článok 48

Žiadosti *ad hoc*

1. Manažér infraštruktúry musí čo možno najskôr, ale najneskôr do piatich pracovných dní odpovedať na žiadosti *ad hoc* o jednotlivé vlakové trasy. Poskytnuté informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú prípadne využiť túto kapacitu.

2. Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia potrebu rezervnej kapacity, ktorú majú mať k dispozícii v rámci konečného plánovaného cestovného poriadku, aby mohli rýchlo reagovať na predvídateľné žiadosti *ad hoc* o kapacitu. To platí aj v prípade preťaženej infraštruktúry.

Článok 49

Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na používanie pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú v súlade s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické druhy dopravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tento druh dopravnej služby.

Také vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.

3. V prípade, ak bola infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2, uvedie sa to v podmienkach používania siete.

Článok 50

Kapacitná analýza

1. Cieľom kapacitnej analýzy je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí. Táto kapacitná analýza identifikuje dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom kapacitnej analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

3. Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

Článok 51

Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s používateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry.

Plán určí:

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;
- c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;
- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení plán určí aj opatrenia, ktoré sa majú prijať na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane harmonogramu vykonávania týchto opatrení.

Plán môže podliehať predchádzajúcemu schváleniu členským štátom.

3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov v príslušnej infraštruktúre podľa článku 31 ods. 4 v prípadoch, keď:

- a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity ani
- b) neurobil pokrok s opatreniami identifikovanými v pláne na zvýšenie kapacity.

4. Bez ohľadu na odsek 3 tohto článku manažér infraštruktúry môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:

- a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo
- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné.

Článok 52

Využitie vlakových trás

1. V podmienkach používania siete manažér infraštruktúry uvedie podmienky, ktorými sa pri stanovení priorit pridelovacieho procesu zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás.

2. Najmä pri preťaženej infraštruktúre manažér infraštruktúry požiada o vzdanie sa vlakovej trasy, ktorá v priebehu minimálne jedného mesiaca sa využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť.

Článok 53

Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác

1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržbárskych prác sa predložia počas plánovacieho procesu.

2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánované údržbárske práce na trati na žiadateľov.

3. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry z dôvodu neplánovaných údržbárskych prác.

Článok 54

Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia prevádzky

1. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálnej situácie. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia chodu vlakov.

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené vlakové trasy bez varovania odobrané na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie normálnej situácie.

3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

ODDIEL 4

Regulačný orgán

Článok 55

Regulačný orgán

1. Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, musí byť tento orgán samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Okrem toho musí byť funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány splňajú požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku. Regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy môže byť z organizačného hľadiska spojený s vnútroštátnym orgánom hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 101 a 102 zmluvy⁽¹⁾, bezpečnostným orgánom

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1.

Poznámka: Názov nariadenia (ES) č. 1/2003 bol upravený tak, aby zohľadnil číslovanie článkov Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva v súlade s článkom 5 Lisabonskej zmluvy; pôvodne odkazoval na články 81 a 82 zmluvy.

ustanoveným na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva ⁽¹⁾ alebo orgánom zodpovedným za vydávanie licencií uvedeným v kapitole III tejto smernice, ak tento spoločný orgán spĺňa požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby personálne obsadenie a riadenie regulačného orgánu bolo také, aby bola zaručená jeho nezávislosť. Konkrétne zabezpečia, aby osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, ako napríklad v príslušných prípadoch členovia jeho výkonnej rady, vymenoval podľa jasných a transparentných pravidiel zaručujúcich ich nezávislosť vládny kabinet alebo rada ministrov či iný verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastné práva voči regulovaným podnikom.

Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní odvolanie iba z disciplinárnych dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Vyberú sa v rámci transparentného postupu na základe zásluh vrátane primeraných schopností a príslušných skúseností, najlepšie v oblasti železníc alebo iných sieťových odvetví.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto osoby konali nezávisle od akéhokoľvek trhového záujmu súvisiaceho so železničným odvetvím, a teda nemali žiadny záujem v regulovaných podnikoch alebo subjektoch. Na tento účel tieto osoby každoročne vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, ktoré svedčia o všetkých priamych či nepriamych záujmoch, ktoré možno považovať za poškodzujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť ich výkon akejkoľvek funkcie. Tieto osoby sa musia vzdať rozhodovania v prípadoch, ktoré sa týkajú podniku, s ktorým mali priamy alebo nepriamy vzťah počas roka, ktorý predchádzal začatiu postupu.

Pri výkone funkcií regulačného orgánu nesmú požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného alebo súkromného subjektu a pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc.

Po skončení ich funkčného obdobia v regulačnom orgáne nesmú zastávať v žiadnom z regulovaných podnikov alebo subjektov odbornú pozíciu alebo mať zodpovednosť počas aspoň jedného roka.

Článok 56

Funkcie regulačného orgánu

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo akýmkoľvek iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo

prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

- a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;
- b) v nich stanovených kritérií;
- c) pridelovacieho procesu a jeho výsledku;
- d) režimu spolplatňovania;
- e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;
- f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10 až 13;
- g) prístupu k službám a ich spolplatňovania v súlade s článkom 13.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

3. Regulačný orgán úzko spolupracuje aj s národným bezpečnostným orgánom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽²⁾ a s orgánom udeľujúcim licenciu v zmysle tejto smernice.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány spoločne vytvorili rámec na výmenu informácií a spoluprácu zameranú na predchádzanie negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž alebo bezpečnosť na železničnom trhu. Tento rámec zahŕňa mechanizmus umožňujúci regulačnému orgánu, aby národnému bezpečnostnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť hospodársku súťaž na železničnom trhu, a umožňuje národnému bezpečnostnému orgánu, aby regulačnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť. Bez toho, aby bola dotknutá nezávislosť každého z orgánov v oblasti ich príslušnej pôsobnosti, príslušný orgán každé takéto odporúčanie preskúma pred prijatím svojich rozhodnutí. Ak sa príslušný orgán rozhodne odchyliť od týchto rozhodnutí, uvedie dôvody vo svojich rozhodnutiach.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Členský štát môže rozhodnúť, že regulačnému orgánu sa prideliť úloha prijímať nezáväznú stanoviská k predbežným verziám podnikateľského plánu, ktorý sa uvádza v článku 8 ods. 3, k zmluvnej dohode a k plánu na zvýšenie kapacity s cieľom uviesť konkrétne v týchto stanoviskách, či sú tieto nástroje v súlade s prostredím hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy.

5. Regulačný orgán musí mať na plnenie svojich funkcií potrebnú organizačnú kapacitu z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov, ktoré sú primerané dôležitosti železničného sektora v členskom štáte.

6. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočnia pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto kapitoly.

7. Regulačný orgán pravidelne a v každom prípade aspoň raz za dva roky uskutoční konzultácie so zástupcami používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, aby zohľadnil ich názory na železničný trh.

8. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu.

Požadované informácie sa dodávajú v rámci primeraného obdobia stanoveného regulačným orgánom, ktoré nepresiahne jeden mesiac, ak regulačný orgán s ním vo výnimočných prípadoch nebude súhlasiť a nepovolí časovo obmedzené predĺženie, ktoré nepresiahne dva dodatočné týždne. Regulačný orgán má právomoc presadzovať takéto požiadavky prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. To zahŕňa údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom.

9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. O všetkých sťažnostiach, nápravných opatreniach a informovaní príslušných strán o svojom odôvodnenom rozhodnutí rozhodne vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch

rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až g).

Rozhodnutie regulačného orgánu je záväzná pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštalácie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si plnenie svojich rozhodnutí prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.

V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo vyžaduje zmenu tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

10. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré mu v príslušných prípadoch vyplývajú z ústavného práva.

11. Členské štáty zabezpečia uverejnenie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.

12. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6. Regulačný orgán je v tejto súvislosti oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Má právomoc požiadať najmä manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 a článku 13 o poskytnutie všetkých informácií týkajúcich sa výkazov uvedených v prílohe VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.

Bez toho, aby boli dotknuté existujúce právomoci orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.

13. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VIII. Príloha VIII môže byť preto zmenená a doplnená tak, aby sa prispôbila vývoju postupov účtovníctva a kontroly a/alebo aby sa doplnila o ďalšie prvky potrebné na overenie oddelenia účtov.

Článok 57

Spolupráca regulačných orgánov

1. Regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o zásadách rozhodovania a praxi, a najmä informácie o hlavných otázkach ich postupov a o problémoch výkladu transponovaných právnych predpisov Únie v oblasti železničnej dopravy. Spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel sa v rámci siete zúčastňujú na pravidelných zasadnutiach, na ktorých spoločne pracujú. Komisia je členom siete, koordinuje ju, podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej dáva odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu príslušných regulačných orgánov.

Podľa pravidiel o ochrane údajov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽¹⁾ a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov⁽²⁾ Komisia medzi členmi siete podporuje výmenu informácií uvedenú v odseku 1 pokiaľ možno prostredníctvom elektronických nástrojov, pričom sa rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev poskytnutých príslušnými podnikmi.

2. Regulačné orgány úzko spolupracujú aj vďaka pracovným podmienkam na uľahčenie vzájomnej pomoci pri vykonávaní ich úloh, pokiaľ ide o monitorovanie trhu a vybavovanie sťažností alebo vyšetrovanie.

3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, ktorých územím prechádza predmetná medzinárodná vlaková trasa, prípadne aj s Komisiou, a pred prijatím svojho rozhodnutia si od nich vyžiada všetky potrebné informácie.

4. Regulačné orgány, s ktorými sa uskutočnia konzultácie v súlade s odsekom 3, poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať aj samy podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie možno použiť len na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3.

5. Regulačný orgán prijímajúci sťažnosť alebo vedúci vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy odovzdá príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa dotknutých strán.

6. Členské štáty zabezpečia, že všetci zúčastnení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 40 ods. 1 poskytnú

bezodkladne všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3 tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli zúčastnený zástupca. Tento regulačný orgán je oprávnený odovzdať takéto informácie o príslušnej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3.

7. Na žiadosť regulačného orgánu sa môže Komisia podieľať na činnostiach uvedených v odsekoch 2 až 6 na účely uľahčenia spolupráce regulačných orgánov, ako je načrtnutá v týchto odsekoch.

8. Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnení podľa tejto smernice. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností siete uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné zásady a postupy. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

9. Regulačné orgány prehodnotia rozhodnutia a postupy združení manažérov infraštruktúry podľa článku 37 a článku 40 ods. 1, ktoré vykonávajú ustanovenia tejto smernice alebo iným spôsobom uľahčujú medzinárodnú železničnú dopravu.

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 58

Pravidlá verejného obstarávania

Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb⁽³⁾.

Článok 59

Výnimky

1. Do 15. marca 2013 Írsko ako ostrovný členský štát so železničným spojením len s jedným iným členským štátom a Spojené kráľovstvo v prípade Severného Írska z rovnakého dôvodu:

- a) nemusia poveriť nezávislý orgán funkciami zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článku 7 ods. 1 prvého pododseku, pokiaľ uvedený článok neukladá členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v článku 7 ods. 2;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

b) nemusia uplatňovať požiadavky stanovené v článku 27, článku 29 ods. 2, článkoch 38, 39 a 42, článku 46 ods. 4, článku 46 ods. 6, článku 47, článku 49 ods. 3, článkoch 50 až 53, článku 55 a článku 56 za predpokladu, že proti rozhodnutiam o pridelení kapacity infraštruktúry alebo vyberaní poplatkov môže byť, ak o to písomne železničný podnik požiadajú, podané odvolanie nezávislému subjektu, ktorý prijme rozhodnutie do dvoch mesiacov od predloženia všetkých príslušných informácií a ktorého rozhodnutie podlieha súdnemu preskúmaniu.

2. Ak viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť takto licencovaná inde predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb železničnej dopravy v Írsku alebo Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto výnimky sa rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

Výnimky uvedené v odseku 1 sa neuplatnia, ak železničný podnik prevádzkujúci železničné dopravné služby v Írsku alebo Severnom Írsku predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na území iného členského štátu, do tohto členského štátu alebo z neho s výnimkou Írska v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Severnom Írsku a Spojeného kráľovstva v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Írsku.

Do jedného roka od prijatia rozhodnutia uvedeného v prvom pododseku tohto odseku alebo oznámenia o úradnej žiadosti uvedenej v druhom pododseku tohto odseku dotknutý členský štát alebo štáty (Írsko alebo Spojené kráľovstvo vzhľadom na Severné Írsko) prijímajú právne predpisy potrebné na vykonanie článkov uvedených v odseku 1.

3. Výnimka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac piatich rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti výnimky členský štát používajúci túto výnimku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

Pri prijímaní takého rozhodnutia Komisia zohľadní vývoj geopolitickej situácie a vývoj na trhu železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadala o predĺženie výnimky.

Článok 60

Výkon delegovaných právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udelí za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 sa Komisii udelí na obdobie piatich rokov od 15. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 61

Opatrenia týkajúce sa uplatňovania

Na žiadosť členského štátu, regulačného orgánu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia preverí osobitné opatrenia prijaté vnútroštátnymi orgánmi v súvislosti s uplatňovaním tejto smernice týkajúcej sa podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám, udeľovania licencií železničným podnikom, spoplatňovania infraštruktúry a pridelenia kapacity, a to do 12 mesiacov po prijatí týchto opatrení. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 do štyroch mesiacov od prijatia takej žiadosti rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia.

Článok 62

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Keď výbor nepredloží stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý sa má schváliť podľa článku 10 ods. 4, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 5, článku 13 ods. 9, článku 17 ods. 5, článku 31 ods. 3 a 5, článku 32 ods. 4 a článku 57 ods. 8, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 63

Správa

1. Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní kapitoly II. V tejto správe taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti na ďalšie otvorenie trhu železničnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a vplyv tejto smernice na zmluvy o službách vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy zohľadní vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná cestovná vzdialenosť). Komisia v prípade potreby navrhne legislatívne opatrenia týkajúce sa otvorenia trhu vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a vytvorenia vhodných podmienok na zabezpečenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre, vychádzajúc z existujúcich požiadaviek na oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností a vyhodnotí vplyv všetkých takýchto opatrení.

2. Na základe skúseností získaných v rámci siete regulačných orgánov Komisia predloží do 16. decembra 2014 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o spolupráci medzi regulačnými orgánmi. Komisia v prípade potreby navrhne doplňujúce opatrenia s cieľom zabezpečiť integrovanejší regulačný dohľad nad európskym železničným trhom predovšetkým v oblasti medzinárodných služieb. Na tento účel sa v prípade potreby zväžia aj legislatívne opatrenia.

Článok 64

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, aj pokiaľ ide o ich dodržiavanie podnikmi, prevádzkovateľmi, orgánmi a inými dotknutými subjektmi, a to najneskôr do 16. jún 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Povinnosti transpozície a vykonávania kapitol II a IV tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.

Článok 65

Zrušenie

Smernice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe IX časti A sa zrušujú s účinnosťou od 15. decembra 2012 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X.

Článok 66

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 67

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Strasburgu 21. novembra 2012

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

A. D. MAVROYIANNIS

PRÍLOHA I

Zoznam súčastí železničnej infraštruktúry

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto položiek za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových alebo rušňových dep, ako aj súkromných odbočných tratí alebo vlečiek:

- pozemky,
- železničný spodok, hlavne násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a aj v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priecestia atď., protisnehové zábrany,
- inžinierske stavby: mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom atď.,
- úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,
- železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a pridržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky atď., točne a presuvne (s výnimkou tých, ktoré slúžia len pre rušne),
- prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,
- zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie na širšej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,
- osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,
- zariadenie na transformáciu a prenos prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejom, trolejové vedenie so stožiarimi, tretie koľajnice s nosnými podperami,
- služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber dopravných poplatkov.

PRÍLOHA II

SLUŽBY POSKYTOVANÉ PRE ŽELEZNIČNÉ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:
 - a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;
 - b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;
 - c) použitie železničnej infraštruktúry vrátane výhybiek a odbočiek;
 - d) riadenie vlakov vrátane návstenia, regulácie, dispečerského riadenia, dorozumievania a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;
 - e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii;
 - f) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.
2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:
 - a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodného miesta na predaj prepravných dokladov;
 - b) nákladné terminály;
 - c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zorad'ovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;
 - d) odstavné koľaje;
 - e) údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorychlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;
 - f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;
 - g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;
 - h) pomocné zariadenia;
 - i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne.
3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:
 - a) trakčný prúd, za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, a to bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 2009/72/ES;
 - b) predkurovanie vlakov osobnej prepravy;
 - c) špecifické dohody so zákazníkmi o:
 - kontrole prepravy nebezpečného tovaru,
 - pomoci pri chode netypických vlakov.
4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:
 - a) prístup k telekomunikačnej sieti;
 - b) poskytovanie doplnkových informácií;
 - c) technickú kontrolu koľajových vozidiel;
 - d) služby predaja prepravných dokladov na staniach osobnej dopravy;
 - e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorychlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia.

PRÍLOHA III

FINANČNÁ SPÔSOBILOSŤ**(uvedené v článku 20)**

Informácie, ktoré má podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytnúť v súlade s článkom 20, zahŕňajú tieto aspekty:

- a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;
 - b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;
 - c) prevádzkový kapitál;
 - d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;
 - e) zaťaženie podnikových aktív;
 - f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie.
-

PRÍLOHA IV

OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE

(uvedené v článku 27)

Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

1. oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddiele sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať;
2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarífach. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii;
3. oddiel o zásadách a kritériách pridelovania kapacity. V tomto oddiele sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu pridelovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
 - a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
 - b) požiadavky na žiadateľov;
 - c) harmonogram podávania žiadostí a pridelovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
 - d) zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu;
 - e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;
 - f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
 - g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít pridelovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.V tomto oddiele sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a žiadostami, ktoré sú predmetom postupu *ad hoc*. Tento oddiel obsahuje vzorový formulár žiadostí o kapacitu. Manažér infraštruktúry uverejní aj podrobné informácie o postupoch pridelovania medzinárodných vlakových trás.
4. oddiel o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 tejto smernice a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES alebo odkaz na internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;
5. oddiel o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35;
6. oddiel o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nie sú riadení manažérom infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete, alebo uvedú internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;
7. vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

PRÍLOHA V

**ZÁKLADNÉ ZÁSADY A PARAMETRE ZMLUVNÝCH DOHÔD MEDZI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI
A MANAŽÉRMÍ INFRAŠTRUKTÚRY****(uvedené v článku 30)**

V zmluvnej dohode sa spresnia ustanovenia článku 30 a uvedú sa v nej aspoň tieto prvky:

1. rozsah pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre v súlade s prílohou II. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty riadenia infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Podľa potreby sa môže zahrnúť aj budovanie novej infraštruktúry;
2. štruktúra platieb alebo pridelených finančných prostriedkov na služby infraštruktúry uvedené v prílohe II, na údržbu a obnovu a na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy. Podľa potreby sa môže zahrnúť štruktúra platieb alebo finančných prostriedkov pridelených na novú infraštruktúru;
3. výkonnostné ciele zamerané na používateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na prvky, akým je:
 - a) výkon vlaku, napríklad pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, a spokojnosť zákazníka;
 - b) kapacita siete;
 - c) správa aktív;
 - d) rozsah činností;
 - e) úroveň bezpečnosti a
 - f) ochrana životného prostredia;
4. rozsah možnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky;
5. stimuly uvedené v článku 30 ods. 1 s výnimkou tých stimulov, ktoré sa zavedú regulačnými opatreniami v súlade s článkom 30 ods. 3;
6. minimálne povinnosti manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania, vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok;
7. schválené obdobie platnosti dohody, ktoré sa prípadne časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu, koncesie alebo licencie manažéra infraštruktúry, ako aj rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia stanovené štátom;
8. pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvnej dohody a včasného informovania používateľov;
9. nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán poruší svoje zmluvné záväzky alebo ak nastanú výnimočné okolnosti, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody.

PRÍLOHA VI

**POŽIADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU
(uvedené v článku 32 ods. 1 a článku 35)**

1. Pri určovaní zoznamu trhových segmentov na účely zavedenia príplatkov do systému spoplatňovania podľa článku 32 ods. 1 manažéri infraštruktúry zväžia aspoň tieto dvojice:
 - a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy;
 - b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky;
 - c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby;
 - d) kombinovanú dopravu verzus priame vlaky;
 - e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verzus služby medzimestskej osobnej dopravy;
 - f) ucelené vlaky verzus vlaky zostavené z jednotlivých vozňov;
 - g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy.
2. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto zásad:
 - a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.
 - b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorých zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.
 - c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:
 1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 1.1. Zostavovanie cestovného poriadku
 - 1.2. Zoraďovanie vlaku
 - 1.3. Chyby v prevádzkovom postupe
 - 1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti
 - 1.5. Zamestnanci
 - 1.6. Iné príčiny
 2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 2.1. Návestné zariadenia
 - 2.2. Návestné zariadenia na úrovňových priecistiach
 - 2.3. Telekomunikačné zariadenia
 - 2.4. Napájacie zariadenia
 - 2.5. Trať
 - 2.6. Budovy
 - 2.7. Zamestnanci
 - 2.8. Iné príčiny
 3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 3.1. Plánované stavebné práce

- 3.2. Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác
- 3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati
- 3.4. Iné príčiny
4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry
 - 4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry
 - 4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry
5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 5.1. Prekročenie času pobytu
 - 5.2. Žiadosť železničného podniku
 - 5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou
 - 5.4. Nesprávne naloženie nákladu
 - 5.5. Komerčná príprava vlaku
 - 5.6. Zamestnanci
 - 5.7. Iné príčiny
6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 6.1. Plánovanie obehu vozidiel/zmena plánu obehu vozidiel
 - 6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom
 - 6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)
 - 6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)
 - 6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov
 - 6.6. Zamestnanci
 - 6.7. Iné príčiny
7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky
 - 7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik
 - 7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik
8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 8.1. Štrajk
 - 8.2. Administratívne náležitosti
 - 8.3. Vonkajší vplyv
 - 8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny
 - 8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti
 - 8.6. Iné príčiny
9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká

- 9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku
 - 9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku
 - 9.4. Obrat v konečnej stanici
 - 9.5. Vlakový prípoj
 - 9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie.
- d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie nieť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.
- e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.
- f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.
- g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 56, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
- h) Manažér infraštruktúry uverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.
-

PRÍLOHA VII

HARMONOGRAM PROCESU PRIDEĽOVANIA**(uvedené v článku 43)**

1. Cestovný poriadok sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
 2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopavy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
 3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, nesmie presiahnuť 12 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku.
 4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby tieto vlakové trasy boli v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, zachované.
 5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ponúk žiadateľmi manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.
-

PRÍLOHA VIII

**ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU
(uvedené v článku 56 ods. 12)**

1. Oddelenie účtov

- a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;
- b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom. To zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;
- c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;
- d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti;
- e) keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, presné údaje o platbách medzi spoločnosťami;

2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

- a) rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;
- b) dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;
- c) náklady a príjmy za jednotlivé služby (alebo skupiny služieb) pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov, tak ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narušajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny).

3. Údaje o finančnej výkonnosti

- a) výkaz finančnej výkonnosti;
 - b) súhrnný výkaz výdavkov;
 - c) výkaz výdavkov na údržbu;
 - d) výkaz prevádzkových výdavkov;
 - e) výkaz príjmov;
 - f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov.
-

PRÍLOHA IX

ČASŤ A

ZRUŠENÉ SMERNICE A ZOZNAM ICH NÁSLEDNÝCH ZMIEN A DOPLNENÍ

(uvedené v článku 65)

Smernica Rady 91/440/EHS
(Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

Smernica Rady 2006/103/ES
(Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

len bod B prílohy

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES
(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

len článok 1

Smernica Rady 95/18/ES
(Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

len článok 29

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

Rozhodnutie Komisie 2002/844/ES
(Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

len článok 30

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES
(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

len článok 2

ČASŤ B

ZOZNAM LEHÔT NA TRANSPOZÍCIU DO VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA

(uvedené v článku 65)

Smernica	Lehota na transpozíciu
91/440/EHS	1. januára 1993
95/18/ES	27. júna 1997
2001/12/ES	15. marca 2003
2001/13/ES	15. marca 2003
2001/14/ES	15. marca 2003
2004/49/ES	30. apríla 2006
2004/51/ES	31. decembra 2005
2006/103/ES	1. januára 2007
2007/58/ES	4. júna 2009

PRÍLOHA X

TABUĽKA ZHODY

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2	článok 1 ods. 2		článok 2 ods. 1
		článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 2
			článok 2 ods. 3
			článok 2 ods. 4 až 9
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 10
			článok 2 ods. 11
článok 3			článok 3 body 1 až 8
	článok 2 písm. b) a c)		článok 3 body 9 až 13
			článok 3 body 14 a 15
		článok 2	článok 3 body 16 a 17
			článok 3 body 18 až 28
			článok 3 body 29 a 30
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5 ods. 1 až 3
			článok 5 ods. 4
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3 a príloha II			článok 7 ods. 1
		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 2

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 7 ods. 1, 3 a 4		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 1, 2 a 3 článok 8 ods. 4
článok 9 ods. 1 a 2			článok 9 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3 a 3a			článok 10 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3b			článok 11 ods. 1, 2 a 3 článok 11 ods. 4
článok 10 ods. 3c a 3e			článok 11 ods. 5 a 6
článok 10 ods. 3f			článok 12 ods. 1 až 4 článok 12 ods. 5
článok 10b		článok 5	článok 13 článok 14 článok 15 článok 16 článok 17 ods. 1 až 4 článok 18 článok 19 článok 20 ods. 1 článok 20 ods. 2 článok 20 ods. 3 článok 21 článok 22 článok 23 ods. 1 článok 23 ods. 2 a 3 článok 24 článok 25 článok 26 článok 27 článok 28
	článok 3		
	článok 4 ods. 1 až 4		
	článok 5		
	článok 6		
	článok 7 ods. 1		
	príloha časť I bod 1		
	článok 8		
	článok 9		
	článok 4 ods. 5		
	článok 10		
	článok 11		
	článok 15		
		článok 1 ods. 1 druhý pododsek	
		článok 3	
článok 10 ods. 5			

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 4 ods. 1 a 3 až 6	článok 29
		článok 6 ods. 2 až 5	článok 30
		článok 7	článok 31
		článok 8	článok 32
		článok 9	článok 33
		článok 10	článok 34
		článok 11	článok 35
		článok 12	článok 36
			článok 37
		článok 13	článok 38
		článok 14 ods. 1 a 3	článok 39
		článok 15	článok 40
		článok 16	článok 41
		článok 17	článok 42
		článok 18	článok 43
		článok 19	článok 44
		článok 20 ods. 1, 2 a 3	článok 45 ods. 1, 2 a 3
			článok 45 ods. 4
		článok 20 ods. 4	článok 45 ods. 5
		článok 21	článok 46
		článok 22	článok 47
		článok 23	článok 48
		článok 24	článok 49
		článok 25	článok 50

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 26	článok 51
		článok 27	článok 52
		článok 28	článok 53
		článok 29	článok 54
		článok 30 ods. 1	článok 55
		článok 30 ods. 2	článok 56 ods. 1
		článok 31	článok 57
článok 12			článok 58
článok 14a		článok 33 ods. 1, 2 a 3	článok 59
			článok 60
		článok 34 ods. 2	článok 61
článok 11a		článok 35 ods. 1, 2 a 3	článok 62
článok 10 ods. 9			článok 63
		článok 38	článok 64
			článok 65
	článok 17	článok 39	článok 66
článok 16	článok 18	článok 40	článok 67
	príloha	príloha II	príloha I
		príloha I	príloha II
			príloha III
			príloha IV
			príloha V
			príloha VI
		príloha III	príloha VII
			príloha VIII