

Enotno evropsko železniško območje *I**

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014 o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2013)0029),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0025/2013),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju obrazloženih mnenj francoskega senata, litovskega parlamenta, luksemburške poslanske zbornice, nizozemskega senata, nizozemske poslanske zbornice in švedskega parlamenta v skladu s Protokolom št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, v katerih izjavljajo, da osnutek zakonodajnega akta ni v skladu z načelom subsidiarnosti,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 11. julija 2013¹,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 8. oktobra 2013²,
 - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem in mnenj Odbora za zaposlovanje in socialne zadeve ter Odbora za regionalni razvoj (A7-0037/2014),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

¹ UL C 327, 12.11.2013, str. 122.

² UL C 356, 5.12.2013, str. 92.

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi dne 26. februarja 2014 z namenom sprejetja Direktive 2014/.../EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

¹ UL C 327, 12.11.2013, str. 122.

² UL C 356, 5.12.2013, str. 92.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V zadnjem desetletju *se je evropsko avtocestno omrežje povečalo za 27 %, v istem času pa se je železniško omrežje v uporabi skrčilo za 2 %*. Poleg tega rast železniškega potniškega prometa ni zadoščala za povečanje njegovega modalnega deleža v primerjavi z avtomobili in letalstvom. Modalni delež železniškega potniškega prometa v Evropski uniji v višini 6 % je ostal precej stabilen, storitve železniškega potniškega prometa *pa* niso dosegale dinamike razvoja potreb z vidika ponudbe ali kakovosti. [Sprememba 1]
- (1a) *Glavni razlogi za nezadosten modalni delež železnic v Evropi so med drugim nepravična konkurenca drugih vrst prevoza, pomanjkanje politične volje za razvoj železniškega prevoza in nezadostne naložbe v železniška omrežja*. [Sprememba 2]
- (2) Trga Unije za tovarne in mednarodne potniške vlake sta za konkurenco odprta od leta 2007 oziroma 2010 na podlagi direktiv 2004/51/ES¹ in 2007/58/ES². Nekatere države članice so konkurenci odprle tudi svoje trge notranjih storitev potniškega prometa bodisi z uvedbo pravic prostega dostopa bodisi s sklepanjem pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov ali na podlagi obeh ukrepov.

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

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

- (2a) *Praktični učinek določb teh direktiv je treba oceniti s preverjanjem kakovosti zagotavljanih storitev na podlagi specifičnih dejstev, stopenj razpisnih postopkov in uporabe ter stroškov in dajatev. [Sprememba 3]*
- (2b) *Za vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja je za sprejeto zakonodajo nujno, da se v predpisanih rokih učinkovito in v celoti izvaja v vseh državah članicah. Zaradi pomanjkljivosti, ugotovljenih v tem sektorju, bi morale države članice strogo spremljati izvajanje zakonodaje Unije. [Sprememba 4]*
- (2c) *Več študij in vprašalnikov je pokazalo, da se je v državah članicah, ki so odprle svoje trge za notranje storitve železniškega potniškega prometa, kot sta to storili Švedska in Združeno kraljestvo, trg železniškega prometa povečal, potniki in osebje pa so bolj zadovoljni. [Sprememba 5]*

- (3) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹ vzpostavlja enotno evropsko železniško območje s skupnimi pravili o upravljanju prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, financiranju infrastrukture in zaračunavanju uporabnin, pogojih za dostop do železniške infrastrukture in storitev ter o regulatornem nadzoru trga storitev v železniškem prometu. Z zagotovitvijo vseh teh elementov se odpiranje trga Unije za storitve v železniškem prometu in reforma upravljanja upravljavcev infrastrukture s ciljem zagotavljanja enakega dostopa do infrastrukture zdaj lahko zaključita, ***da se izboljša kakovost železniških storitve po vsej Uniji ob ohranjanju socialnih standardov in pogojev zaposlovanja.*** [Sprememba 6]
- (3a) ***Dokončno odprtje železniškega trga Unije bi bilo treba obravnavati kot nujno, da bi lahko železnice postale zanesljiva alternativa drugim vrstam prevoza v cenovnem in kakovostnem smislu.*** [Sprememba 7]

¹ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

- (4) Direktiva 2012/34/EU zahteva, da Komisija, če je ustrezno, predlaga zakonodajne ukrepe v zvezi z odprtjem trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in za razvoj ustreznih pogojev za zagotavljanje ***stroškovno najučinkovitejšega nediskriminatornega dostopa do infrastrukture, vključno s prodajno infrastrukturo sedanjega lastnika***, na podlagi veljavnih zahtev v zvezi z ločitvijo upravljanja železniške infrastrukture in prevoznih dejavnosti. [Sprememba 8]
- (4a) ***Odprtje trga domačega potniškega prometa bo imelo pozitivni učinek na delovanje evropskega železniškega trga; vodilo bo k večji prilagodljivosti in številnejšim možnostim za družbe in potnike. Odprtje trga bo koristilo tudi železniškemu osebju, saj bo povečalo možnosti nudenja storitev novim udeležencem na trgu. Izkušeni delavci lahko novim udeležencem prinesejo dodano vrednost, kar bo vodilo k boljšim delovnim pogojem.*** [Sprememba 9]

(4b) *Države članice so odgovorne za organizacijo trga dela za železniško osebje. Vseeno pa bi morale zagotoviti, da način organizacije trga dela ne škoduje kakovosti storitve. Zakonodaja Evropske unije že določa jasen okvir za zaščito železniških delavcev.*
[Sprememba 10]

(5) Z vzpostavitvijo usklajevalnega odbora bi bilo treba zagotoviti boljše usklajevanje med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, da se dosežeta učinkovito upravljanje in uporaba infrastrukture. *Poleg tega bi se moral upravljavec infrastrukture na ravni prometnega nadzora uskladiti s prevozniki v železniškem prometu, ne da bi bila pri tem ogrožena njegova neodvisnost in odgovornost pri upravljanju omrežja in spoštovanju veljavnih pravil, da se zagotovi neovirano delovanje pri vsakdanjem upravljanju omrežja, vključno z upravljanjem prometa v omrežju pozimi.* [Sprememba 117]

- (6) Države članice bi morale zagotoviti tudi, da bo vse funkcije, ki so potrebne za trajnostno delovanje, vzdrževanje in razvoj železniške infrastrukture, skladno opravljal sam upravljavec infrastrukture.
- (6a) *Da se zagotovi zadostna in poštena konkurenca v evropskem železniškem območju, je ob zagotavljanju nediskriminatornega dostopa do infrastrukture treba zagotoviti tudi vključitev nacionalnih železniških omrežij in krepitev regulatornih organov. Krepitev bi morala biti v obliki povečanja pristojnosti pristojnih regulatornih organov in razvoja omrežja regulatornih organov, ki bi bili v prihodnosti ključni subjekti pri regulaciji trga železniškega prevoza v Uniji. [Sprememba 12]*
- (6b) *Upravljavec infrastrukture bi moral pri izvajanju posameznih nalog v skladu s to direktivo uporabljati svoje pristojnosti za nenehno izboljšanje učinkovitosti upravljanja železniške infrastrukture, da bi se zagotovile visokokakovostne storitve za uporabnike. [Sprememba 13]*

- (7) ~~Čezmejne probleme~~ ***Brez poseganja v pristojnosti držav članic na področju načrtovanja in financiranja infrastrukture*** bi bilo treba ***čezmejne probleme, kot so uporabnine za dostop po tirih***, učinkovito obravnavati med upravljavci infrastrukture iz različnih držav članic z vzpostavitvijo evropskega omrežja upravljavcev infrastrukture. [Sprememba 14]
- (8) Da se zagotovi enak dostop do infrastrukture, bi bilo treba odpraviti vsa navzkrižja interesov, ki izhajajo iz povezanih struktur, ki vključujejo upravljanje infrastrukture in prevozne dejavnosti. Odprava spodbud za diskriminacijo konkurentov je edina možnost za zagotovitev enakega dostopa do železniške infrastrukture. Je zahteva za uspešno odprtje trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa. To bi moralo odpraviti tudi morebitno navzkrižno subvencioniranje, ki obstaja v takšnih povezanih strukturah in prav tako povzroča izkrivljanja trga, ***pa tudi dogovore v zvezi s plačilom osebju in drugimi ugodnostmi, ki lahko povzročajo prednostno obravnavo v razmerju do konkurentov.*** [Sprememba 15]

- (9) Sedanje zahteve glede neodvisnosti upravljavcev infrastrukture od prevoznikov v železniškem prometu, ki so določene v Direktivi 2012/34/EU, zajemajo le bistvene funkcije upravljavca infrastrukture, ki vključujejo odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti in odločanje o zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo. Vendar je nujno, da se vse funkcije izvajajo na neodvisen način, ker se lahko tudi druge funkcije uporabljajo za diskriminacijo konkurentov. To velja zlasti za odločitve o **dostopu do storitev v zvezi z vozovnicami, postaj in odložišč ter o** investicijah ali vzdrževanju, ki se lahko sprejemajo tako, da dajejo prednost delom omrežja, ki jih uporabljajo predvsem prevozniki povezanega podjetja. Odločitve o načrtovanju vzdrževalnih del lahko vplivajo na razpoložljivost vlakovnih poti za konkurente. **[Sprememba 16]**
- (9a) ***Kljub izvajanju varoval, določenih v Direktivi 2013/34/EU, ki zagotavljajo neodvisnost upravljavca infrastrukture, bi lahko vertikalno povezana podjetja uporabila svojo strukturo za zagotavljanje nedovoljene konkurenčne prednosti prevoznikom v železniškem prometu, ki pripadajo takšnim podjetjem. [Sprememba 17]***

- (10) Sedanje zahteve iz Direktive 2012/34/EU vključujejo le pravno in organizacijsko neodvisnost ter neodvisnost pri odločanju. To ne izključuje povsem možnosti ohranitve povezanega podjetja, če so zagotovljene te tri kategorije neodvisnosti. Glede neodvisnosti pri odločanju je treba zagotoviti, da ustrezna varovala izključujejo nadzor povezanega podjetja nad odločanjem upravljavca infrastrukture. Vendar tudi celovita uporaba takšnih varoval ne odpravlja v celoti vseh možnosti za diskriminatorno obnašanje do konkurentov, ki obstajajo v prisotnosti vertikalno povezanega podjetja. V povezanih strukturah še naprej obstaja zlasti možnost navzkrižnega subvencioniranja ali pa regulatorni organi vsaj zelo težko nadzorujejo in izvršujejo varovala, ki so vzpostavljena za preprečevanje takšnega navzkrižnega subvencioniranja. Institucionalna ločitev upravljanja infrastrukture in prevozne dejavnosti je najuspešnejši ukrep za rešitev teh problemov.

- (11) *Namen direktive je vzpostaviti svobodno in pravično konkurenco med vsemi prevozniki v železniškem prometu, zato bi morale države članice zagotoviti, da ista pravna ali fizična oseba ali osebe niso upravičene uveljavljati nadzora nad upravljavcem infrastrukture in hkrati nadzora ali kakršne koli pravice nad prevoznikom v železniškem prometu. Hkrati bi moral nadzor nad prevoznikom v železniškem prometu onemogočati uveljavljanje nadzora ali kakršnih koli pravic nad upravljavcem infrastrukture **preprečuje ohranjanje vertikalno integriranega modela, opredeljenega v členu 3. [Sprememba 18]***

- (12) Kadar države članice še naprej ohranjajo upravljavca infrastrukture, ki je del vertikalno povezanega podjetja, bi morale uvesti vsaj stroga varovala, da se zagotovi dejanska neodvisnost celotnega upravljavca infrastrukture v razmerju do povezanega podjetja. Ta varovala se ne bi smela nanašati le na korporativno organiziranost upravljavca infrastrukture v razmerju do povezanega podjetja, temveč tudi na strukturo upravljanja upravljavca infrastrukture in, kolikor je v povezani strukturi to možno, preprečevati finančne prenose med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti povezanega podjetja. Ta varovala ne ustrezajo le temu, kar je potrebno za izpolnjevanje zahtev glede neodvisnosti pri odločanju o bistvenih funkcijah v skladu z Direktivo 2012/34/EU za neodvisnost upravljavca infrastrukture, temveč presegajo te zahteve z dodajanjem določb za izključitev, da se prihodki upravljavca infrastrukture lahko uporabijo za financiranje drugih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. To bi se moralo uporabljati neodvisno od uporabe fiskalne zakonodaje držav članic in ne glede na pravila EU o državni pomoči.

- (12a) *Med postopkom odpiranja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa bi bilo treba resno upoštevati izboljšanje železniške varnosti, zlasti ko gre za prenovitev sedanjih povezanih struktur, da ne bi še povečali ustvarjanje upravnih ovir, ki bi ogrozile vzdrževanje in izboljšanje varnosti. [Sprememba 19]*
- (12b) *Možnost, da upravljavec infrastrukture končnemu lastniku vertikalno povezanega podjetja plača dividende, mu ne bi smela preprečevati, da bi oblikoval rezerve za izboljšanje finančnega položaja in uravnoteženje svojih računov v razumnem obdobju, kakor zahteva ta direktiva. Vse dividende, ki jih plača upravljavec infrastrukture, bi bilo treba nameniti za naložbe v prenovo obratujoče železniške infrastrukture. [Sprememba 107]*

- (12c) *Krovna družba v vertikalno povezanem podjetju lahko prispeva k strateškim odločitvam, potrebnim za dobro delovanje sistema železniškega prometa kot celote v interesu vseh strani, ki so dejavne na železniškem trgu, brez poseganja v odločitve, ki so povezane z nalogami upravljavca infrastrukture. [Sprememba 108]*
- (12d) *Omogočiti bi bilo treba, da se med predstavnike končnih lastnikov vertikalno povezanega podjetja v nadzornem odboru lahko vključi tudi osebe, ki jih imenujejo končni lastniki, niso pa pri njih zaposlene, pod pogojem, da nimajo nobene odgovornosti ali interesa v katerem koli drugem subjektu znotraj vertikalno povezanega podjetja. [Sprememba 109]*
- (12e) *Pravila, ki zagotavljajo neodvisnost upravljavca infrastrukture znotraj vertikalno povezanega podjetja ne bi smela vplivati na merila Eurostata o javnofinančnem primanjkljaju in dolgu, saj lahko družba v vsakem primeru, celo če se upoštevajo varovala za zagotovitev neodvisnosti upravljavcev infrastrukture, še vedno ohrani lastništvo infrastrukture, povrh pa še zadostno število nalog s katerimi se zagotovi, da se je ne šteje zgolj za umeten subjekt, katerega edini namen je zmanjšati javnofinančni primanjkljaj v smislu teh meril. [Sprememba 110]*

- (13) Kljub izvajanju varoval, ki zagotavljajo neodvisnost, lahko vertikalno povezana podjetja zlorabijo svojo strukturo za zagotavljanje nedovoljenih konkurenčnih prednosti prevoznikom v železniškem prometu, ki pripadajo takšnim podjetjem. Zato bi morala Komisija ne glede na člen 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije na zahtevo države članice ali na lastno pobudo preveriti, ali se ta varovala dejansko izvajajo in ali so odstranjena vsa preostala izkrivljanja konkurence. Če Komisija ne more potrditi, da je bilo to doseženo, bi morale vse države članice imeti možnost, da omejijo ali prekličejo pravice dostopa zadevnih povezanih prevoznikov.

(13a) *Vsaka država članica bi morala ob upoštevanju raznolikosti omrežij glede velikosti in gostote ter različnih organizacijskih struktur nacionalnih in lokalnih ali regionalnih organov in njihovih posameznih izkušenj v procesu odprtja trga imeti dovolj prožnosti, da bi svoja omrežja organizirala tako, da bi dosegla kombinacijo med storitvami s prostim dostopom in storitvami, ki se izvajajo v okviru pogodb o izvajanju javne službe, ki bi zagotovila visoko kakovost storitev, dostopnih za vse potnike. Ko se ugotovi, katere pogodbe o javni službi je treba razpisati, bi morala vsaka država članica v vsakem primeru posebej določiti varovala, ki jih je treba uvesti za vsako storitev, če se javni razpis ne bi uspešno zaključil. Ta varovala ne smejo pomeniti dodatno obremenitev železniških podjetij, ki bodo upravljale te storitve. [Sprememba 20]*

- (14) Podelitev pravice dostopa do železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu Unije za izvajanje notranjih potniških storitev v vseh državah članicah lahko vpliva na organizacijo in financiranje železniških storitev potniškega prometa, ki se zagotavljajo v okviru pogodb o izvajanju javne službe. Države članice bi morale imeti možnost takšne pravice dostopa omejiti, če bi ogrozile ekonomsko ravnovesje navedenih pogodb o izvajanju javne službe **ali kakovost storitev, ki se zagotavljajo** in če je to odobril ustrezeni regulatorni organ. [Sprememba 21]
- (15) **Na lastno pobudo ali na podlagi zahteve zainteresiranih strani bi** regulatorni organi ~~bi~~ **na podlagi objektivne ekonomske analize** morali oceniti morebitni gospodarski vpliv notranjih storitev potniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogojev prostega dostopa, na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, ~~na podlagi zahteve zainteresiranih strani in na podlagi objektivne ekonomske analize.~~ [Sprememba 22]

- (16) Postopek ocenjevanja bi moral upoštevati potrebo po zagotovitvi določene pravne varnosti vsem udeležencem na trgu, da lahko razvijajo svoje dejavnosti. Postopek bi moral biti čim bolj enostaven, učinkovit in pregleden ter skladen s postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (17) Ocenjevanje, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, bi moralo upoštevati vnaprej določena merila. Takšna merila in podrobnosti postopka, ki jih je treba upoštevati, se lahko čez čas razvijejo, zlasti v smislu izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu, ter lahko upoštevajo posebne značilnosti notranjih storitev potniškega prometa.

(18) Pri ocenjevanju, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, bi morali regulatorni organi upoštevati gospodarski *in družbeni* učinek načrtovane storitve na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, njen vpliv na dobičkonosnost vseh storitev, ki so vključene v takšne pogodbe o izvajanju javne službe, in posledice *za povečanje kohezijske politike* na *zadevnem območju in na* neto stroških pristojnega javnega organa, ki je sklenil pogodbe. Pri tem ocenjevanju bi bilo treba preučiti dejavnike, kot so povpraševanje potnikov, določanje cen vozovnic, organizacija izdaje vozovnic, mesto in število postajališč ter čas in pogostost predlagane nove storitve. **[Sprememba 23]**

(18a) *Regulatorni organi bi morali pri ugotavljanju, ali storitve s prostim dostopom vplivajo na storitve, ki se izvajajo v okviru pogodbe o izvajanju javne službe, na istem omrežju, zlasti upoštevati učinke mreže, ohranitev povezav in točnost storitev, ki se izvajajo v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.* **[Sprememba 24]**

- (19) Da bi povečale privlačnost železniških storitev za potnike, bi morale države članice ~~imeti možnost, da~~ od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo notranje storitve potniškega prometa, ~~zahtevajo~~ **zahtevati**, da z vozovnicami, vozovnicami, ki veljajo za vse proge, in rezervacijami sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic. ~~Če se Takšen sistem vzpostavi, bi morale biti zagotovljene~~ **bi moral zagotavljati**, da ~~se ne izkrivlja~~ **ustvarjata izkrivljanje** trga ali ~~ustvarja diskriminacije~~ **diskriminacija** med prevozniki v železniškem prometu.

[Sprememba 25]

- (19a) *Pomembno je, da prevozniki v železniškem prometu sodelujejo pri razvoju povezanega sistema za izdajanje vozovnic, zlasti v lokalnem in regionalnem prometu, da bi bil železniški promet privlačnejši za potnike . Takšen sistem ne bi smel ustvarjati izkrivljanj trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu.*

[Sprememba 26]

(19b) Ker je namen novega železniškega svežnja povečanje pravic potnikov in ker je svoboda gibanja pomemben temelj Unije, si je treba kar se da prizadevati za zagotavljanje te pravice tudi invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo. Zato je boljši dostop do prevoznih sredstev in infrastruktur prednostna naloga. Za dosego tega cilja je treba spodbujati čezmejne odnose, tudi glede pomoči tej posebni kategoriji potnikov, ki jo je treba poenotiti na širši ravni. Zato je treba spodbujati posvetovanje s socialnimi partnerji, državljani in organi za varstvo pravic invalidov. [Sprememba 27]

(19c) Komisija bi morala glede na izkušnje, pridobljene v mreži regulatornih organov iz člena 57 Direktive 2012/34/EU, najkasneje do 31. decembra 2016 pripraviti zakonodajni predlog o okrepitvi mreže regulatornih organov s formaliziranjem njenih postopkov in tako, da se ji podeli pravna osebnost. Ta organ bi moral imeti nadzorno in arbitražno funkcijo, v okviru katere bi lahko reševal čezmejne in mednarodne težave ter obravnaval pritožbe na sklepe nacionalnih regulatornih organov. [Sprememba 28]

(19d) *Komisija glede na dokončno vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja in ob upoštevanju konkurence v železniškem sektorju poskuša dejavno podpirati in spodbujati socialni dialog na ravni Unije, da se zagotovi dolgoročna zaščita delavcev v železniškem prometu pred neželenimi učinki odprtja trga, kot je socialni damping.*
[Sprememba 29]

(19e) *Potniki bi morali imeti dostop do delujočega sistema za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, in povezanega sistema za izdajanje vozovnic. Železnice bi s takšnimi sistemi postale še privlačnejša vrsta prevoza za ljudi. Sistemi za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, ki jih razvije sektor v državah članicah, bi morali biti medsebojno interoperabilni, da se omogoči vzpostavitev sistema na ravni Unije, ki bi vključeval vse prevoznike v železniškem potniškem prometu.* [Sprememba 30]

(19f) *Komisija bi morala glede na izkušnje, pridobljene v mreži regulatornih organov, ustanovljenih v skladu s členom 57 Direktive 2012/34/EU, najkasneje do 31. decembra 2019, torej pravočasno za odprtje trga za notranje storitve železniškega potniškega prometa, pripraviti zakonodajni predlog o nadomestitvi mreže regulatornih organov z evropskim regulatornim organom ter o formaliziranju njegovih postopkov in podelitvi pravne osebnosti. Ta organ bi moral imeti nadzorno in arbitražno funkcijo, v okviru katere bi lahko reševal čezmejne in mednarodne težave ter obravnaval pritožbe na sklepe nacionalnih regulatornih organov.*

[Sprememba 31]

(19g) *Da bi se izognili socialnemu dampingu, bi moral prevoznik v železniškem prometu imeti možnost nuditi storitve železniškega prevoza le, če spoštuje kolektivne pogodbe ali nacionalno zakonodajo, ki v državi članici, v kateri namerava delovati, določa merila. Določiti bi bilo treba torej enako plačilo za enako mesto. Pristojni regulatorni organ bi moral nadzorovati spoštovanje te zahteve. [Sprememba 32]*

- (19h) *Nacionalni regulatorni organ bi moral odobriti ali zahtevati spremembe določb o premestitvi osebja. To lahko vključuje uporabo obdobja mirovanja za osebje, ki se premesti. Regulatorni organ bi si moral pri sprejemanju odločitev prizadevati za to, da se občutljive informacije znotraj povezanega podjetja ne bi prenašale od upravljavca infrastrukture do drugega subjekta. [Sprememba 33]*
- (19i) *Odpiranje trga ne bi smelo imeti negativnih posledic za delovne in socialne pogoje delavcev v železniškem sektorju. Spoštovati je treba socialne določbe, da se prepreči socialni damping in nepoštena konkurenca novih udeležencev na trgu, ki ne bi spoštovali minimalnih socialnih standardov v železniškem sektorju. [Sprememba 34]*
- (19j) *Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture bi morali v svojo varnostno kulturo uvesti „kulturo poštenosti“, tako da bi zaposlene dejavno spodbujali k poročanju o nesrečah, incidentih in skorajšnjih nesrečah, povezanih z varnostjo, ne da bi bili kaznovani ali diskriminirani. Kultura pravičnosti železniški industriji omogoča učenje iz nesreč, incidentov in skorajšnjih nesreč ter na podlagi tega izboljšanje varnosti v železniškem prometu za delavce in potnike; [Sprememba 35]*

- (19k) *Komisija bi morala zagotoviti, da države članice v celoti in pravilno izvajajo določbe Direktive Sveta 2005/47/ES¹. [Sprememba 36]*
- (19l) *Glede na razvoj enotnega evropskega železniškega območja in nadaljnjega odprtja trga železniškega prometa bi morale države članice uporabiti kolektivne pogodbe, da bi preprečile socialni damping in nepošteno konkurenco. [Sprememba 37]*
- (19m) *Komisija bi morala oceniti učinek te direktive na razvoj trga dela za vlakovno osebje in, če je primerno, predlagati nove zakonodajne ukrepe o izdajanju spričeval za to osebje. [Sprememba 38]*
- (19n) *Vlakovno osebje je poklicna skupina v železniškem sektorju, ki izvaja naloge v zvezi z varnostjo. Običajno izvaja naloge operativne varnosti v železniškem sistemu in je odgovorna za udobje in varnost potnikov na vlaku. Da bi se zagotovila visoka raven kvalifikacij in usposobljenosti ter bi se priznal pomen te poklicne skupine za varnost železniškega prometa, pa tudi da bi se olajšala mobilnost delavcev, je smiselno izdajanje spričeval, podobno kot velja za strojevodje. [Sprememba 39]*

¹

Direktiva Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo Evropskih železnic (CER) in Evropsko Federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju (UL L 195, 27.7.2005, str. 15).

- (19o) Nacionalni regulatorni organ bi moral odobriti ali zahtevati spremembe določb o premestitvi osebja. To lahko vključuje uporabo obdobja mirovanja za osebje, ki se premesti. Regulatorni organ bi si moral pri sprejemanju odločitev prizadevati za to, da se občutljive informacije znotraj povezanega podjetja ne bi prenašale od upravljavca infrastrukture do drugega subjekta. [Sprememba 40]**
- (20)** V skladu s Skupnimi političnimi izjavami z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih¹ so se države članice zavezale, da bodo v utemeljenih primerih prigrasitvam svojih ukrepov za prenos priložile enega ali več dokumentov, ki pojasnjujejo razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov o prenosu. Glede na to direktivo zakonodajalec meni, da je treba prenos takšnih dokumentov utemeljiti
- (20a) Upravljavci infrastrukture bi morali v primeru incidentov ali nesreč z vplivom na čezmejni promet sodelovati, da bi med seboj delili pomembne informacije in da bi se tako preprečili negativni učinki prelivanja. [Sprememba 41]**

¹ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

- (20b) *Regulatorni organ bi moral biti pristojen za nadzorovanje vzdrževalnih del na infrastrukturi, da zagotovi, da se ne opravljajo na način, ki bi povzročal diskriminacijo med prevozniki v železniškem prometu. [Sprememba 42]*
- (20c) *Upravljavec infrastrukture, ki je del vertikalno povezanega podjetja, bi moral imeti možnost, da svojemu osebju nudi socialne storitve, ki se nahajajo v stavbah, ki jih uporabljajo drugi subjekti vertikalno povezanega podjetja. [Sprememba 43]*
- (20d) *Upravljavec infrastrukture v vertikalno povezanem podjetju bi moral imeti možnost, da sodeluje z drugimi subjekti vertikalno povezanega podjetja pri razvoju sistemov informacijske tehnologije pod pogojem, da to odobri regulatorni organ. [Sprememba 44]*
- (20e) *Šteti bi se moralo, da so pogoji za ponudbo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij po vsej Uniji iz člena 9 Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹ izpolnjeni, ko bo skupni sistem za informacije o potovanju in izdajo vozovnic najpozneje 12. decembra 2019 vzpostavljen, v skladu z določbami te direktive.[Sprememba 45]*

¹ *Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14).*

(20f) *Regulatorni organ lahko sestavi smernice za povečanje neodvisnosti osebja in vodstva upravljavca infrastrukture v vertikalno povezanem podjetju glede dodeljevanja vlakovnih poti in zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo.*

[Sprememba 118]

(20g) *V skladu s to direktivo lahko države članice kadar koli izbirajo med različnimi vrstami strukture upravljavcev infrastrukture, ki hkrati obstajajo v enotnem evropskem železniškem območju, in sicer med ločenimi in vertikalno povezanimi podjetji, tudi v primeru, ko bi že uvedle ločeno vrsto strukture. Ta direktiva določa različna pravila in načela o notranji organizaciji teh struktur.* **[Sprememba 47]**

(20h) *Za namene te direktive bi bilo treba pojme nadzornega odbora, upravnega odbora ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, uporabiti za obstoječe upravljavske strukture podjetij v državah članicah ter bi se bilo treba izogibati ustvarjanju novih organov. –*

[Sprememba 119]

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

-1. Členu 1 se dodata naslednja odstavka:

‘2a. S to Direktivo naj bi železniški prevoz postal bolj privlačno prevozno sredstvo za evropsko javnost. Pomagala bo vzpostaviti delujoče informacijske sisteme in povezane sisteme za izdajanje vozovnic. Sistemi za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, ki so jih izdelali železniški sektorji držav članic, bi morali biti interoperabilni, da bi se vzpostavil sistem na ravni Unije, ki bi zajemal vse izvajalce v železniškem potniškem prometu. [Sprememba 49]

2b. Namen te direktive je dokončati enotno evropsko železniško območje in sicer na podlagi socialnega dialoga na ravni Unije, da se zagotovi ustrezna zaščita železniških delavcev pred neželenimi učinki odpiranja trga.“ [Sprememba 50]

-1a. V člen 2 se vstavi naslednji odstavek:

„3a. Členi 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 7e se ne uporabljajo za omrežja, manjša od 500 km, kjer:

- (a) ta omrežja strateško niso pomembna za delovanje evropskega železniškega trga ali**
- (b) so tehnično in organizacijsko ločena od glavnega notranjega železniškega omrežja.“ [Sprememba 87]**

1. Člen 3 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) točka 5 se črta;

(c) doda se nova točka:

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

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

(ca) Doda se naslednja točka:

„(32) ‚povezani sistem za izdajanje vozovnic‘ pomeni sistem za izdajo vozovnic, s katerimi lahko oseba opravi potovanje, ki vključuje prehod znotraj različnih vrst prevoza ali med njimi, kot je prevoz z vlakom, avtobusom, tramvajem, metrojem, trajektom ali letalom;“;

(cb) Doda se naslednja točka:

„(33) „vozovnica, ki velja za vse proge“ pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prevoza enega ali več prevoznikov v železniškem prometu;“;
[Sprememba 52]

(cc) dodata se naslednji točki:

„(34) „nadzorni odbor“ pomeni vsako skupino posameznikov, ki jih lastniki družbe imenujejo za zastopanje svojih interesov, spremljanje in nadzorovanje dela izvršnih direktorjev in odobritev glavnih poslovnih odločitev vodstva;

(35) „upravni odbor“ pomeni vsako skupino posameznikov, ki so jim zaupane izvršilne naloge v zvezi z rednim upravljanjem družbe;“; [Sprememba 53]

(cd) Doda se naslednja točka:

„(36) „potniške storitve visokih hitrosti“ pomenijo potniške storitve, ki se opravljajo na posebej zgrajenih progah za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrost 250 km/h ali več, in ki s tako hitrostjo vozijo večino potovanja.“; [Sprememba 54]

2. V členu 6 se črta odstavek 2.

2a. *Vstavi se naslednji člen:*

„Člen 6a

Če ne pride do navzkrižja interesov ter se zagotovi zaupnost poslovno občutljivih informacij, ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da bi upravljavca infrastrukture pooblastile, da na pregleden, neizključujoč in nediskriminatoren način z enim ali več prosilci sklene sporazume o sodelovanju v zvezi z določeno progo ali lokalnim oziroma regionalnim delom omrežja, in sicer z dajanjem finančnih spodbud k povečanju učinkovitosti njihovega sodelovanja, povezanega s tem delom omrežja. Te spodbude lahko vključujejo zmanjšanje ali povečanje uporabnin za dostop do tirov, ki ustreza morebitnemu prihranku stroškov ali povečanju prihodkov, ki ga ima prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec strukture zaradi tega sodelovanja. Namen tega sodelovanja je doseči učinkovitejše upravljanje v zvezi z motnjami, vzdrževalnimi deli ali preobremenjeno infrastrukturo ali progami oziroma delom omrežja, kjer so pogoste zamude, ali izboljšati varnost.

Sodelovanje je omejeno na največ pet let in ga je mogoče podaljšati. Upravljavec infrastrukture regulatorni organ iz člena 55 obvesti o načrtovanem sodelovanju. Regulatorni organ sporazum o soglasju predhodno odobri, zahteva njegove spremembe ali ga zavrne, če niso izpolnjeni zgoraj navedeni pogoji. Spremembe sporazuma lahko zahteva v kateri koli fazi njegove veljavnosti. Upravljavec infrastrukture usklajevalni odbor iz člena 7d obvesti o načrtovanem sodelovanju. Ta odstavek se ne uporablja za sodelovanje iz členov 7a in 7b med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu, ki sta del istega vertikalno povezanega podjetja.” [Sprememba 120]

3. Člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Institucionalna ločitev upravljavca infrastrukture

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

Če so na dan začetka veljavnosti te direktive nekateri deli železniške infrastrukture, kakor so opredeljeni v Prilogi I, v lasti podjetja, ki ni upravljavec infrastrukture, in jih to podjetje tudi upravlja, lahko države članice sklenejo, da se taka ureditev nadaljuje, pod pogojem, da so ta podjetja pravno ločena in neodvisna od vseh prevoznikov v železniškem prometu. [Sprememba 121]

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

2. Države članice poskrbijo tudi **za to**, da isti pravni ali fizični osebi ali osebam ni dovoljeno: **[Sprememba 55]**
- (a) hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora v smislu Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004*, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu in upravljavcu infrastrukture;
 - (b) imenovati članov nadzornega odbora, upravnega odbora ali organov, ki zakonito zastopajo upravljavca infrastrukture, in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad prevoznikom v železniškem prometu, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu;
 - (c) biti član nadzornega odbora, upravnega odbora ali organov, ki zakonito zastopajo podjetje prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture;

- (d) upravljati železniške infrastrukture ali biti del uprave upravljavca infrastrukture in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad prevoznikom v železniškem prometu, imeti kakršnega koli finančnega interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v prevozniku v železniškem prometu ali upravljati prevoznika v železniškem prometu ali biti del njegove uprave in hkrati neposredno ali posredno uveljavljati nadzora nad upravljavcem infrastrukture, imeti kakršnega koli interesa ali uveljavljati kakršne koli pravice v upravljavcu infrastrukture.
- 3. Kadar je oseba iz odstavka 2 država članica ali drugi javni organ, se za izvajanje tega člena šteje, da javna organa, ki sta med seboj fizično in pravno ločena ter uveljavljata nadzor ali druge pravice iz odstavka 2 nad upravljavcem infrastrukture na eni in prevoznikom v železniškem prometu na drugi strani, nista ista oseba ali osebi.
 - 4. Če ne pride do navzkrižja interesov in je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko upravljavec infrastrukture odda določena razvojna, obnovitvena in vzdrževalna dela v podizvajanje prevoznikom v železniškem prometu ali kateremu koli drugemu organu, ki deluje pod nadzorom upravljavca infrastrukture, pri čemer ohrani pooblastilo za sprejemanje odločitev o takšnih delih.

4a. *Če se spoštujejo določbe o institucionalnem ločevanju upravljavca infrastrukture, kakor je določeno v odstavkih od 1 do 3, in ne pride do navzkrižja interesov ter se zagotovi zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko države članice upravljavca infrastrukture pooblastijo, da na pregleden, neizključujoč in nediskriminatoren način z enim ali več prosilci sklene sporazume o sodelovanju v zvezi z določeno progo ali lokalnim oziroma regionalnim delom omrežja, tako da te prosilce spodbudi k povečanju učinkovitosti njihovega sodelovanja, povezanega s tem delom omrežja. Te spodbude vključujejo zmanjšanje uporabnin za dostop do tirov, ki ustreza morebitnemu prihranku stroškov, ki ga ima upravljavec strukture zaradi tega sodelovanja. Namen tega sodelovanja je doseči učinkovitejše upravljanje v zvezi z motnjami, vzdrževalnimi deli ali preobremenjeno infrastrukturo ali progami oziroma delom omrežja, kjer so pogoste zamude, ali izboljšati varnost. Sodelovanje je omejeno na največ pet let in ga je mogoče podaljšati. Upravljavec infrastrukture regulatorni organ iz člena 55 obvesti o načrtovanem sodelovanju. Regulatorni organ sporazum o soglasju predhodno odobri, zahteva njegove spremembe ali ga zavrne, če niso izpolnjeni zgoraj navedeni pogoji. Spremembe sporazuma lahko zahteva v kateri koli fazi njegove veljavnosti. Upravljavec infrastrukture usklajevalni odbor iz člena 7d obvesti o načrtovanem sodelovanju. [Sprememba 56]*

5. Kadar ~~na datum začetka veljavnosti te direktive~~ upravljavec infrastrukture pripada vertikalno povezanemu podjetju, se lahko države članice odločijo, da odstavkov od 2 do 4 tega člena ne bodo uporabljale. V takšnem primeru zadevna država članica zagotovi, da **je** upravljavec infrastrukture ~~opravlja vse funkcije iz člena 3(2) ter je~~ dejansko organizacijsko neodvisen in neodvisen pri odločanju od katerega koli prevoznika v železniškem prometu v skladu z zahtevami iz členov ~~od 7a do 7e~~ **7a in 7b**.

* Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1.) “ **[Sprememba 122]**

4. Vstavijo se naslednji členi:

„Člen 7a

Dejanska neodvisnost upravljavca infrastrukture znotraj vertikalno povezanega podjetja

1. Države članice zagotovijo, da se upravljavec infrastrukture organizira v organu, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu ali krovne družbe, ki nadzoruje takšne prevoznike, in od katerih koli drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja.

2. Pravni subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja, ki delujejo na trgih storitev v železniškem prometu, nimajo nobenih ~~neposrednih ali posrednih~~ poslovnih deležev v upravljavcu infrastrukture, **bodisi neposredno, posredno ali prek podružnic**. Tudi upravljavec infrastrukture nima nobenih ~~neposrednih ali posrednih~~ poslovnih deležev v katerih koli pravnih subjektih znotraj vertikalno povezanega podjetja, ki deluje na trgih storitev v železniškem prometu, **bodisi neposredno, posredno ali prek podružnic**.

Vendar ta določba ne preprečuje obstoja vertikalno povezanega podjetja, v katerem je eden ali več prevoznikov v železniškem prometu v celoti ali delno v lasti istega podjetja kakor upravljavec infrastrukture (krovná družba).

3. Prihodki upravljavca infrastrukture se ne smejo uporabiti za financiranje drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja, temveč samo za financiranje poslovanja upravljavca infrastrukture ~~in~~. Plačilo dividend končnemu lastniku vertikalno povezanega podjetja *j* ***je možno. Ta plačila dividend upravljavca infrastrukture se namenijo za naložbe v prenovu obratujoče železniške infrastrukture in upravljavcu infrastrukture ne preprečujejo, da bi oblikoval rezerve za uravnavanje dobička in izgube v poslovnem ciklusu.***

Te določbe ne veljajo za plačila zasebnim vlagateljem v primeru javno-zasebnih partnerstev.

~~Upravljalavec infrastrukture ne sme dajati posojil nobenim drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno povezanega podjetja in noben drugi pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja ne sme dajati posojil upravljavcu infrastrukture.~~ ***lahko daje posojila samo svojim podružnicam. Znotraj vertikalno povezanega podjetja lahko posojila upravljavcu infrastrukture daje le krovna družba, nadzoruje pa jih regulatorni organ iz člena 55. Krovna družba regulatornemu organu zadovoljivo dokaže, da se posojilo daje za tržno ceno in da je v skladu s členom 6.***

Vse storitve, ki jih drugi pravni subjekti nudijo upravljavcu infrastrukture, temeljijo na pogodbah in se plačajo po tržnih cenah. Dolg, pripisan upravljavcu infrastrukture, je jasno ločen od dolga, pripisanega drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno povezanega podjetja, ~~in ti dolгови se servisirajo ločeno.~~

Računi upravljavca infrastrukture in drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja se vodijo na način, ki zagotavlja izpolnjevanje teh določb ~~ter omogoča ločene finančne tokokroge za upravljavca infrastrukture in za druge pravne subjekte znotraj vertikalno povezanega podjetja.~~

- ~~4. Ne glede na člen 8(4) upravljavec infrastrukture pridobiva finančna sredstva na kapitalskih trgih samostojno in ne prek drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. Drugi pravni subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja ne pridobivajo finančnih sredstev prek upravljavca infrastrukture. [Sprememba 123]~~
5. Upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja in jih v skladu s členom 56(12) da na voljo regulatornemu organu na njegovo zahtevo.

Člen 7b

Dejanska neodvisnost uslužbencev in uprave upravljavca infrastrukture znotraj vertikalno povezanega podjetja

1. Brez poseganja v odločitve regulatornega organa iz člena 56 ima upravljavec infrastrukture dejanska pooblastila za odločanje, neodvisno od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja, v zvezi ~~z vsemi funkcijami iz člena 3(2)~~ **z dodeljevanjem vlakovnih poti in zaračunavanjem uporabnin za infrastrukturo.**

Splošna struktura upravljanja in statut družbe upravljavca infrastrukture zagotavljata, da noben drugi pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja neposredno ali posredno ne določa obnašanja upravljavca infrastrukture v zvezi ~~s temi funkcijami~~ **z dodeljevanjem vlakovnih poti in zaračunavanjem uporabnin za infrastrukturo.**

Člani nadzornega odbora in upravnega odbora upravljavca infrastrukture ter njim neposredno odgovorni vodstveni delavci ravnajo v skladu s temi načeli.

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

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

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

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

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

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

4. ~~Člani nadzornega odbora ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture tri leta po odhodu iz upravljavca infrastrukture nimajo pravice biti na nobenem vodilnem položaju v katerem koli drugem pravnem subjektu znotraj vertikalno povezanega podjetja. Člani nadzornega ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja tri leta po odhodu iz navedenih drugih pravnih subjektov nimajo pravice biti na nobenem vodilnem položaju v upravljavcu infrastrukture.~~
5. Upravljavec infrastrukture ima lastno **vodstveno** osebje, in je lociran v prostorih, ki so ločeni od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. ~~Da se zagotovi neodvisnost upravljavca infrastrukture, je dostop do informacijskih sistemov varovan. Notranja pravila ali pogodbe o zaposlitvi osebja jasno omejujejo stike z drugimi pravnimi~~ **Občutljive informacije, ki jih ima upravljavec infrastrukture, se ustrezno varujejo in se ne posredujejo drugim subjektom.**

Upravljavec infrastrukture lahko svojemu osebju nudi socialne storitve, kakršne nudijo šole, vrtci, športni centri in restavracije, v prostorih, ki jih uporabljajo drugi pravni subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja. na uradne komunikacije, povezane z izvrševanjem funkcij upravljavca infrastrukture, kar velja tudi v razmerju do drugih prevoznikov v železniškem prometu zunaj vertikalno povezanega podjetja. Prenos osebja med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja sodeluje pri razvoju njihovih informacijskih sistemov., razen prenosa iz točke (e), je možen le, če se zagotovi, da se med njimi ne prenašajo občutljive

Regulatorni organ odobri ali zahteva spremembo določb v zvezi z izvajanjem tega odstavka, da se zagotovi neodvisnost upravljavca infrastrukture.

Regulatorni organ lahko od povezanega podjetja zahteva, da mu predloži vse informacije ki utegnejo biti potrebne.

6. Upravljavec infrastrukture ima potrebne organizacijske zmogljivosti za opravljanje vseh svojih funkcij neodvisno od drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja in izvajanja teh funkcij ali katerih koli dejavnosti, povezanih z njimi, ne sme prenesti na te pravne subjekte.

Če ne pride do navzkrižja interesov, izkrivljanja trga ali diskriminacije in je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko upravljavec infrastrukture odda določena razvojna, obnovitvena in vzdrževalna dela v podizvajanje prevoznikom v železniškem prometu ali kateremu koli drugemu organu, ki deluje pod nadzorom upravljavca infrastrukture, pri čemer ohrani pooblastilo za sprejemanje odločitev o takšnih delih.

7. Člani nadzornega ali upravnega odbora in vodilni uslužbenci upravljavca infrastrukture nimajo deležev in posredno ali neposredno ne prejemajo nobenih finančnih ugodnosti od nobenih drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja. Elementi njihovega plačila, ki so povezani z uspešnostjo, niso odvisni od poslovnih rezultatov nobenih drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno povezanega podjetja ali katerih koli pravnih subjektov, ki jih to podjetje nadzoruje, temveč le od rezultatov upravljavca infrastrukture. [Sprememba 124/rev]

Člen 7e

Postopek preveritve skladnosti

1. — ~~Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo odloči, ali upravljavec infrastrukture, ki so del vertikalno povezanega podjetja, izpolnjujejo zahteve iz člena 7a in člena 7b, ali je izvajanje teh zahtev ustrezno, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse prevoznike v železniškem prometu ter da ni izkrivljanja konkurence na ustreznem trgu.~~
2. — ~~Komisija ima pravico od države članice, v kateri je sedež vertikalno povezanega podjetja, v razumnem roku zahtevati vse potrebne informacije. Komisija se posvetuje z zadevnim regulatornim organom ali organi ter, če je ustrezno, omrežjem regulatornih organov iz člena 57.~~

~~3. — Države članice lahko omejijo pravice dostopa iz člena 10 prevoznikom v železniškem prometu, ki so del vertikalno povezanega podjetja, kateremu pripada zadevni upravljavec infrastrukture, če Komisija države članice obvesti, da zahteve v skladu z odstavkom 1 niso bile predložene, dokler Komisija takšne zahteve ne preuči ali če v skladu s postopkom iz člena 62(2) odloči, da:~~

~~(a) — na zahteve Komisije po informacijah v skladu z odstavkom 2 ni bilo ustreznih odgovorov, ali~~

~~(b) — zadevni upravljavec infrastrukture ne izpolnjuje zahtev iz členov 7a in 7b ali~~

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

~~Komisija odloči v razumnem roku.~~

- ~~4. Zadevna država članica lahko zahteva, da Komisija razveljavi svojo odločitev iz odstavka 3 v skladu s postopkom iz člena 62(2), kadar država članica Komisiji zadovoljivo dokaže, da razlogov za odločitev ni več. Komisija odloči v razumnem roku.~~
- ~~5. Brez poseganja v odstavke od 1 do 4 stalno skladnost z zahtevami iz členov 7a in 7b spremlja regulatorni organ iz člena 55. Vsak prosilec, ki meni, da te zahteve niso izpolnjene, ima pravico pritožbe regulatornemu organu. Na podlagi takšne pritožbe regulatorni organ v rokih, navedenih v členu 56(9), odloči o vseh potrebnih ukrepih za izboljšanje stanja. [Spremembi 101 in 125/rev]~~

Člen 7c

Usklajevalni odbor

1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture za vsako omrežje vzpostavijo in organizirajo usklajevalne odbore. Člani tega odbora so lahko ~~vsaj~~ upravljavec infrastrukture, znani prosilci v smislu člena 8(3) in tudi potencialni prosilci, če to zahtevajo, organizacije, ki jih zastopajo, zastopniki uporabnikov železniških tovornih in potniških storitev ter, če je to ustrezno, regionalni in lokalni organi, *vkjučno s pristojnimi organi*. Predstavniki države članice in zadevni regulatorni organ so na sestanke usklajevalnega odbora vabljeni kot opazovalci. **[Sprememba 59]**
2. Usklajevalni odbor pripravlja ustrezne predloge ali svetuje upravljavcu infrastrukture in, če je to ustrezno, državi članici o:
 - (a) potrebah prosilcev glede vzdrževanja in razvoja zmogljivosti železniške infrastrukture;

- (b) vsebini k uporabnikom naravnanih ciljev uspešnosti, ki jih vsebujejo pogodbeni sporazumi iz člena 30, ter spodbudah iz člena 30(1) in njihovem izvajanju;
- (c) vsebini in izvajanju programov omrežja iz člena 27;
- (d) okviru za obračunavanje uporabnin in pravilih, ki jih določi država, ter sistemu obračunavanja uporabnin, ki ga je vzpostavil upravljavec infrastrukture v skladu s členom 29, ter stopnji in strukturi uporabnin za infrastrukturo;
- (e) postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, vključno s prednostnimi pravili za dodeljevanje zmogljivosti med različne kategorije uporabnikov infrastrukture; *načela usklajevanja v primeru nezdružljivih prošenj za izvajanje železniških storitev ureja člen 46(4); [Sprememba 60]*
- (f) vprašanjih intermodalnosti;
- (g) vseh drugih vprašanjih, ki so povezana s pogoji za dostop in uporabo infrastrukture ter kakovostjo storitev upravljavca infrastrukture.

(ga) vprašanja, s katerimi se soočajo uporabniki železniških tovornih in potniških storitev, kot so kakovost nudene storitve, infrastrukturne uporabnine, višina in preglednost cen železniških storitev. [Sprememba 61]

Usklajevalni odbor je pooblaščen, da od upravljavca infrastrukture zahteva ustrezne informacije o točkah od (a) do (~~gg~~**ga**), da lahko te naloge izvaja, ***brez poseganja v poslovno zaupnost. [Sprememba 62]***

3. Usklajevalni odbor pripravi poslovnik, ki vključuje zlasti pravila za sodelovanje na sestankih in pogostost sestankov, ki morajo potekati najmanj enkrat na četrletje. ***Poslovnik med drugim določa tudi redna posvetovanja, in sicer najmanj enkrat letno, z uporabniki železniških tovornih in potniških storitev in predstavniki delavcev v železniškem sektorju. Poročilo o razpravah v usklajevalnem odboru, v katerem so navedena ustrezna stališča članov odbora, se letno predloži upravljavcu infrastrukture, državi članici, zadevnemu regulatornemu organu in uporabnikom železniških tovornih in potniških storitev, predstavnikom delavcev v železniškem sektorju in Komisiji. [Sprememba 63]***

Člen 7d

Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da so upravljavci infrastrukture prisotni in sodelujejo v omrežju za razvoj železniške infrastrukture Unije, **in zlasti zaradi zagotavljanja za zagotavljanje:**
 - (i) pravočasnega in učinkovitega izvajanja vseevropskega prometnega omrežja, vključno s ključnimi koridorji omrežja, tovornimi koridorji v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010* in načrtom uvedbe evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) iz Sklepa 2012/88/EU**~~ter~~
 - (ii) *spodbujanja učinkovitega in uspešnega čezmejnega potniškega prometa v Uniji, tudi s pomočjo čezmejnega sodelovanja za odpravljanje ozkih grl.*

- 1a. *Omrežje razvije tudi skupna okvirna načela v zvezi z obračunavanjem čezmejnih potniških storitev v več omrežjih, kakor je opredeljeno v členu 37, in za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, kakor je določeno v členu 40. Mnenje o teh skupnih načelih izda omrežje regulatornih organov iz člena 57.*
[Sprememba 64]

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

2. Omrežje sodeluje v dejavnostih spremljanja trga iz člena 15 in primerja učinkovitost *in uspešnost* upravljavcev infrastrukture na podlagi skupnih kazalnikov in meril za kakovost, kot so zanesljivost, zmogljivosti, razpoložljivost, točnost in varnost njihovih omrežij, kakovost in uporaba sredstev, vzdrževanje, obnove, izboljšanja, naložbe in finančna učinkovitost *ter preglednost okvira za zaračunavanje uporabnin in pravil za njihovo zaračunavanje.* [Sprememba 65]

3. Komisija ~~lahko~~ **ob upoštevanju mnenja, ki ga izrazi omrežje**, sprejme ukrepe za določanje skupnih načel in delovnih postopkov omrežja, zlasti zaradi zagotavljanja skladnosti primerjalnih dejavnosti, ter postopke, ki jih je treba upoštevati pri sodelovanju v omrežju. Navedeni ukrepi se sprejmejo z ~~izvedbenim~~ **delegiranim** aktom v skladu s postopkom iz člena ~~62(3)~~**60**.

* Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22.)

** 2012/88/EU: Sklep Komisije z dne 25. januarja 2012 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema (notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 172) (UL L 51, 23.2.2012, str. 1.)“. **[Sprememba 66]**

5. Člen 10 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(aa) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Državam članicam ni treba odobriti pravice dostopa do infrastrukture za potrebe izvajanja kakršnih koli storitev prevoznikom v železniškem prometu, ki jih neposredno ali posredno nadzoruje oseba ali več oseb iz ene ali več tretjih držav, v katerih se pravice dostopa do infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev ne podeljujejo podjetjem iz Unije pod pogoji, podobnimi tistim, ki so opredeljeni v tej direktivi. V tem odstavku nadzor pomeni pravice, pogodbe ali druga sredstva, ki ločeno ali v kombinaciji in ob upoštevanju ustreznih dejstev ali prava, podeljujejo podjetju možnost izvajanja odločilnega vpliva, zlasti:

- (a) lastništva ali pravice do uporabe celotnega ali dela premoženja zadevnega podjetja;*
- (b) pravicami ali pogodbami, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali odločitve organov podjetja. “; [Sprememba 67]*

(b) odstavek 3 in 4 se črtata.

6. Člen 11 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, določeno v členu 10(2), na potniške storitve med danim odhodnim krajem in danim namembnim krajem, če je ista proga ali alternativna proga vključena v eno ali več pogodb o izvajanju javne službe in bi uveljavljanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnovesje zadevne pogodbe ali pogodb o izvajanju javne službe. *Potniške storitve visokih hitrosti se ne omejujejo pri pravici do dostopa iz člena 10(2).*

Pristojni organi in upravljavci infrastrukture vse zainteresirane strani vnaprej obvestijo o prošnjah za zmogljivosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta, ki bi lahko bile v nasprotju s pravicami do dostopa v skladu s členom 10 te direktive.*

Storitve s prostim dostopom pomeni vse storitve potniškega prometa, ki niso del pogodbe o izvajanju javne službe.

Če pristojni organ ustvari novo pogodbo o izvajanju javne službe ali razširi področje uporabe veljavne pogodbe v smislu uporabe več infrastrukturnih zmogljivosti kot predhodno, za pravico do dostopa za podjetja, ki nudijo storitve s prostim dostopom, na katera bi lahko vplivala odločitev pristojnega organa, ne veljajo kakšne koli omejitve.

* *Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str.1).“; [Sprememba 68]*

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

„Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitev pa temelji na vnaprej določenih merilih. ~~Te določije~~

Ta merila med drugim vključujejo vpliv izvrševanja pravice do dostopa na donosnost vseh storitev, ki jih zajemajo pogodbe o izvajanju javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega organa, ki je dodelil pogodbo, povpraševanje potnikov, določanje cen vozovnic, ureditev izdaje vozovnic, mesto in število postajališč ter čas in pogostost predlagane nove storitve, določi pa jih regulatorni organ iz člena 55 v skladu z ukrepi iz odstavka 4 tega člena. Z analizo se oceni, ali se pričakuje, da bodo storitve s prostim dostopom ogrožale vzdržnost storitev, ki se izvajajo v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.

Ekonomsko ravnovesje v pogodbi o izvajanju javne službe ne velja za ogroženo, če regulatorni organ predvidi, da bi predvidena nova storitev v železniškem sektorju predvsem ustvarjala dohodke in jih ne porabljal ter da morebitna izguba prihodka za sveženj storitev po pogodbi ali pogodbah o izvajanju javne službe ne bi bila bistvena. V skladu s to analizo in odločitvijo ustreznega regulatornega organa imajo države članice pooblastilo, da odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa za zaprošeno potniško storitev.“

(c) vstavijo se naslednji odstavki:

„2a. Če se pogodba o izvajanju javne službe sklene prek za konkurenco odprtega javnega razpisa v skladu s pravom Unije, lahko države članice v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 za čas veljavnosti te pogodbe o izvajanju javne službe omejijo pravico dostopa iz člena 10(2) te direktive za storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki so zajete v to pogodbo o izvajanju javne službe. Informacija o omejitvi pravice dostopa se objavi, če se začne razpisni postopek za sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe. Vsaki dodatni novi storitvi v smislu člena 10(2), za katero regulatorni organ predvidi, da bo v železniškem sektorju predvsem ustvarjala dohodke in jih ne porabljal in glede katere morebitna izguba prihodka za sveženj storitev po pogodbi o izvajanju javne službe po napovedi ne bi bila bistvena, se ne omeji dostop.

Omejitve iz tega odstavka ne omejujejo pravice, da se potniki poberejo in odložijo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici.

2b. Regulatorni organ ali organi, ki opravijo analizo iz odstavka 2 in 2a sprejme(jo) odločitev po zahtevi, ki jo v enem mesecu po ~~informaciji~~ **prejemu informacije** o nameravani storitvi potniškega prometa iz člena 38(4) predloži kateri koli od naslednjih subjektov:

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

(da) prevoznik v železniškem prometu, ki je zahteval zmogljivost v skladu s členom 38(4).“; [Spremembi 69 in 114]

(c) ~~odstavek~~ **odstavka 3 in 4** se nadomesti **nadomestita** z naslednjim:

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

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

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

4. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena. Ti ***delegirani*** akti se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 60. “; **[Sprememba 70]**

(e) odstavek 5 se črta.

7. Vstavi se naslednji člen 13a:

„Člen 13a

Skupni informacijski sistemi in ~~povezani~~ sistemi za izdajanje vozovnic **[Sprememba 71]**

1. ~~Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007¹ in Direktivo 2010/40/EU²~~ **Vsi podatki o voznih redih se obravnavajo kot javni podatki in so ustrezno na voljo.**

¹ ~~UL L 315, 3.12.2007, str. 14.~~

² ~~UL L 207, 6.8.2010, str. 1.~~

Ne glede na Uredbo (ES) št. 1371/2007 in Direktivo 2010/40/EU države članice od vseh deležnikov v železniškem prometu, kot so prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in prodajalci vozovnic, zahtevajo, naj najpozneje do 12. decembra 2019 pričnejo uporabljati interoperabilen sistem informiranja in izdajanja vozovnic, ki veljajo za vse proge, ki bo potnikom omogočal dostop do vseh podatkov, ki jih potrebujejo za načrtovanje potovanja ter za rezervacijo in nakup vozovnic v Uniji.

Države članice od prevoznikov v železniškem prometu zahtevajo, da sodelujejo pri vzpostavitvi skupnega sistema informiranja o potovanjih in izdajanja vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij za vse javne železniške potniške storitve, ki se izvajajo v okviru pogodb o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007, in sicer do 12. decembra 2019, ali se odločijo, da za vzpostavitev takšnega sistema pooblastijo ustrezne organe. Sistem ne ustvarja izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu. Upravlja ga pravni subjekt javnega ali zasebnega prava ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa.

Prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo tržne storitve javnega potniškega prometa, imajo nediskriminatoren dostop do sistema za namene dajanja informacij o javnem železniškem potniškem prometu ter prodajanja vozovnic zanj, in sicer kot dodatek k lastnim storitvam prevoza.

Sistem je tako načrtovan, da je interoperabilen v skladu z Direktivo 2008/57/ES ter osnovnimi tehničnimi specifikacijami za telematske aplikacije. Izpolnjuje te tehnične zahteve, da bi zagotovil skladnost zlasti pri obračunavanju, poslovni zaupnosti informacij, varstvu osebnih podatkov in spoštovanju pravil o konkurenci. Vsak sistem ali aplikacija, ki nudi dodatne storitve potnikom, je interoperabilen v skladu s temi tehničnimi specifikacijami.

Države članice zagotovijo, da je dostop do osnovnih tehničnih specifikacij za telematske aplikacije prost in nediskriminatoren.

Morebitni tržni sporazum med udeleženci je v skladu s pravili o konkurenci.

Stroški tega sistema se pravično razdelijo med udeležence na način, ki odraža njihove prispevke.

Regulatorni organ zagotovi, da taki sistemi za izdajanje vozovnic, ki veljajo za vse proge, ne povzročajo izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu.

~~lahko~~ Države članice **lahko** zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve notranjega potniškega prometa **in ponudnikov potniškega prevoza v drugih vrstah prometa tudi zahtevajo**, da sodelujejo v skupnem informacijskem **interoperabilnem** sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij ali se odločijo, da pristojne **zadevne** organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzroča izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu **in drugimi ponudniki potniškega prevoza** in da ga upravlja javni ali zasebni pravni subjekt ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa. **[Sprememba 72]**

2. ~~Države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve v potniškem prometu, da zagotovijo in uskladijo~~ ***tudi ob upoštevanju glavnih prog v Uniji pripravijo in usklajujejo nacionalne*** načrte za nepredvidljive razmere, da bi ~~v smislu člena 18 Uredbe (ES) št. 1371/2007~~ zagotovili pomoč potnikom v primeru večjih motenj pri izvajanju storitev ***zaradi naravne nesreče ali nesreče, ki jo je povzročil človek, ob upoštevanju Odločbe Komisije 2008/164/ES****. ***Vsak prevoznik v železniškem prometu, ki opravlja potniške storitve, in upravljavec postaje uvede lasten načrt za nepredvidljive razmere v skladu z nacionalnimi načrti za nepredvidljive razmere.***

* ***Odločba Komisije 2008/164/ES z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s „funkcionalno oviranimi osebami“ v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti (UL L 64, 7.3.2008, str. 72).“*** [Sprememba 73]

7a. ***V členu 19 se doda naslednja točka:***

„(da) so zavezani k uporabi posameznih kolektivnih pogodb držav članic, v katerih želijo obratovati;“ [Sprememba 74]

8. V členu 38 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitev potniškega prometa, zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe obvesti vsaj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti delovnega voznega reda, na katerega se nanaša zahteva po zmogljivostih. Da bi lahko zadevni regulatorni organi presodili, kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se takoj, najpozneje pa v petih dneh, obvestijo vsi pristojni organi, ki so sklenili pogodbo za storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeni v pogodbi o izvajanju javne službe, vsi drugi zainteresirani pristojni organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 11, ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o izvajanju javne službe na progi te storitve potniškega prometa.“.

8a. *V členu 42 se vstavi odstavek 1a:*

'1a. Da bi preprečili diskriminacijo prosilcev, regulatorni organ iz člena 55 te direktive predhodno odobri tako okvirno pogodbo in na lastno pobudo pregleda veljavno okvirno pogodbo. Prosilec ima pravico do pritožbe pred regulatornim organom, če meni, da je bil z okvirno pogodbo nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan. Regulatorni organ v primeru pritožbe glede okvirne pogodbe najkasneje dva meseca dni po prejemu pritožbe potrdi, da sprememba okvirne pogodbe ni potrebna, ali zahteva spremembo te okvirne pogodbe v skladu z navodili regulatornega organa. Upravljaec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu ravnata v skladu s odločitvijo regulatornega organa takoj, ko je materialno izvedljivo, in v vsakem primeru ne kasneje kot mesec dni po prejemu odločitve regulatornega organa. Regulatorni organ pri izvajanju funkcij iz tega odstavka posebno pozornost nameni varovanju poslovnih skrivnosti. [Sprememba 75]

8b. V členu 46 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Načela postopka usklajevanja se določijo v programu omrežja. Odražajo zlasti težavnost dogovarjanja o mednarodnih vlakovnih poteh in učinek, ki ga lahko ima sprememba na druge upravljavce infrastrukture. Upravljavec infrastrukture v primeru nezdružljivih prošenj za izvajanje železniških storitev v istem tržnem segmentu pri dodeljevanju zmogljivosti upošteva le infrastrukturo, ki je sporna, ne pa celotnega obsega zmogljivosti, za katerega zaprosajo prosilci, ki med seboj konkurirajo.“ [Sprememba 76]

8c. *V členu 54 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:*

„1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v izrednih razmerah, ki vsebuje seznam različnih organov, ki jih je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec infrastrukture posreduje vse ustrezne informacije drugim upravljavcem infrastrukture, na čigar omrežja in promet bi motnja lahko vplivala. Ustrezni upravljavci infrastrukture sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet.“ [Sprememba 77]

8d. *Členu 55 se doda naslednji odstavek:*

„3a. Države članice zagotovijo, da imajo regulatorni organi potrebne organizacijske in operativne zmogljivosti iz člena 56 te direktive in po potrebi sprejmejo akcijski načrt, s katerim bi jim te zmogljivosti zagotovile.“ [Sprememba 78]

8e. *Člen 56 se spremeni:*

"Člen 56

Naloge regulatornega organa

1. *Brez poseganja v člen 46(6) ima prosilec pravico pri regulatornem organu vložiti pritožbo, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca infrastrukture ali, po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca objektov za izvajanje železniških storitev v zvezi s/z:*
 - (a) *programom omrežja v začasnih in končnih različicah;*
 - (b) *v programu omrežja določenimi merili;*
 - (c) *postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;*
 - (d) *ureditvijo zaračunavanja uporabnin;*
 - (e) *višino in strukturo uporabnin, ki jih mora ali bi jih moral plačati;*
 - (f) *ureditvijo dostopa v skladu s členi 10 do 13;*
 - (g) *dostopom do storitev in njihovim zaračunavanjem v skladu s členom 13;*
 - (ga) *načrtovanimi ali nenačrtovanimi deli vzdrževanja infrastrukture.*

2. *Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, v zvezi z varstvom konkurence na trgih storitev železniškega prometa je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa ter zlasti preverja točke (a) do (ga) odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev. Zlasti preverja, ali program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev.*

3. *Regulatorni organ tudi tesno sodeluje z nacionalnim varnostnim organom v smislu Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti* [19] in z licenčnim organom v smislu te direktive.*

Države članice zagotovijo, da ti organi skupaj razvijejo okvir za izmenjavo informacij in sodelovanje, namenjen preprečevanju škodljivih vplivov na konkurenco ali varnost na trgu storitev v železniškem prometu. Ta okvir vključuje mehanizem, s katerim regulatorni organ zagotavlja nacionalnemu varnostnemu organu in licenčnemu organu priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu, nacionalni varnostni organ pa regulatornemu organu in licenčnemu organu posreduje priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na varnost. Brez poseganja v neodvisnost posameznega organa na področju, za katero je pristojen, zadevni organ pred sprejetjem svoje odločitve preuči vsa tovrstna priporočila. Če zadevni organ odloči, da ne bo upošteval teh priporočil, svojo odločitev utemelji.

4. *Države članice lahko odločijo, da je regulatorni organ zadolžen za sprejemanje nezavezujočih mnenj o začasnih različicah poslovnega načrta iz člena 8(3), pogodbenem dogovoru in načrtu razširitve zmogljivosti, v katerih se navede zlasti, ali zadevni instrumenti ustrezajo konkurenčnim razmeram na trgih storitev železniškega prometa.*
5. *Regulatorni organ ima ustrezne organizacijske sposobnosti z vidika človeških in materialnih virov, ki so sorazmerni s pomembnostjo železniškega sektorja v posamezni državi članici.*

6. *Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec infrastrukture, v skladu z oddelkom 2 poglavja IV in nediskriminatorne. Poleg tega zagotovi, da uporabnine, ki jih določijo upravljavci infrastrukture, upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje storitev, ali prevozniki v železniškem prometu, vključno z dostopom do železniških tirov, železniških postaj, njenih zgradb in drugih objektov, niso diskriminatorne. Predvidene spremembe višine ali strukture uporabnin iz tega odstavka pa se regulatornemu organu sporočijo dva meseca pred njihovim predvidenim začetkom veljavnosti. Regulatorni organ lahko najpozneje en mesec pred predvidenim začetkom veljavnosti teh sprememb zahteva njihovo znižanje ali povišanje, preložitve ali razveljavitev. Pogajanja o višini uporabnin za infrastrukturo med prosilci in upravljavcem infrastrukture so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ posreduje, če je verjetno, da bodo pogajanja v nasprotju z zahtevami tega poglavja.*

7. *Regulatorni organ se redno, v vsakem primeru pa najmanj vsaki dve leti, posvetuje s predstavniki uporabnikov storitev železniškega tovornega in potniškega prevoza, da se upoštevajo njihovi pogledi na trg v železniškem prometu.*
8. *Regulatorni organ ima pravico od upravljavca infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje strani v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije.*

Zahtevane informacije se predložijo v razumnem roku, ki ga določi regulatorni organ in ki ne presega enega meseca, razen v izjemnih okoliščinah, če se regulatorni organ strinja in odobri časovno omejeno podaljšanje za največ dva dodatna tedna. Regulatornemu organu je omogočeno, da takšne zahteve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi kaznimi. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vključujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje pritožbene funkcije ter naloge spremljanja konkurence na trgih storitev železniškega prometa v skladu z odstavkom 2. Sem spadajo podatki, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga.

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

Odločitev regulatornega organa zavezuje vse stranke, ki jih odločitev zajema in ni pod nadzorom druge upravne instance. Regulatorni organ mora imeti možnost, da svoje odločitve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi kaznimi.

Kadar je pritožba vložena zoper zavrnitev dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zoper pogoje ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi, da odločitve upravljavca infrastrukture ni treba spreminjati, bodisi zahteva spremembo te odločitve v skladu s svojimi navodili. Upravljavec infrastrukture ravna v skladu z odločitvijo regulatornega organa najkasneje v enem mesecu od prejetja obvestila o tej odločitvi.

- 10. Države članice zagotovijo, da za odločitve regulatornega organa obstaja možnost sodnega nadzora. Pritožba lahko zadrži izvršitev odločitve regulatornega organa le, če bi lahko takojšnji učinek odločitve regulatornega organa prosilcu povzročil nepopravljivo ali očitno prekomerno škodo. Ta določba ne posega v pristojnosti sodišča, pri katerem je pritožba vložena, v skladu z ustavnim pravom, kakor je primerno.*
- 11. Države članice zagotovijo, da se odločitve, ki jih sprejme regulatorni organ, objavijo.*

12. *Regulatorni organ je pristojen, da izvaja revizije ali sproži zunanje revizije z upravljavci infrastrukture, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril upoštevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6. Regulatorni organ ima v zvezi s tem pravico zahtevati vse ustrezne informacije. Regulatorni organ je zlasti pristojen, da od upravljavca infrastrukture, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev, in vseh prevoznikov ali drugih subjektov, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, kot je določeno v členu 6(1) in (2) ter členu 13, zahteva predložitev vseh ali nekaterih računovodskih informacij, navedenih v Prilogi VIII, ki so podrobne do zadostne mere, za katero se presodi, da je potrebna in sorazmerna.*

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

13. *Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede nekaterih sprememb Priloge VIII. Priloga VIII se torej lahko spremeni, da se prilagodi razvoju računovodske prakse in prakse preverjanja ter/ali dopolni z dodatnimi elementi, potrebnimi za preverjanje ločenosti poslovnih računov.*

* *Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) (UL L 191, 18.7.2008, str. 1.)“ [Sprememba 79]*

8f. *V členu 57 se doda naslednji odstavek:*

„9a. Če prosilec meni, da odločitev upravljavca infrastrukture ovira razvoj mednarodne storitve, lahko zadevo neposredno posreduje mreži regulatornih organov, da poda mnenje. Istočasno se o posredovanju zadeve mreži regulatornih organov obvesti pristojni nacionalni regulatorni organ. Mreža po potrebi zahteva pojasnila od upravljavca infrastrukture, v vsakem primeru pa od zadevnega nacionalnega regulatornega organa. Mreža sprejme in objavi mnenje ter ga sporoči zadevnemu nacionalnemu regulatornemu organu.

Mreža regulatornih organov Komisiji predloži letno poročilo o dejavnostih. Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu.

Komisija v roku enega leta po začetku veljavnosti direktive, najpozneje pa 31. decembra 2019, sprejme zakonodajni predlog o ustanovitvi evropskega regulatornega organa s pravno osebnostjo, ki bo imel nadzorno in arbitražno funkcijo ter bo imel pristojnost za reševanje čezmejnih težav ter obravnavo pritožb na sklepe nacionalnih regulatornih organov. Ta organ bo nadomestil evropsko mrežo regulatornih organov." [Sprememba 80]

9. V členu 63 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija do 31. decembra 2024 oceni vpliv te direktive na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju. ***Ocena upošteva mnenje evropskega regulatornega organa o tem, ali še vedno obstajajo diskriminatorne prakse ali druge vrste izkrivljanja konkurence, ter mnenja, ki jih izrazijo socialni partnerji v ustreznem odboru Unije za socialni dialog.*** [Sprememba 81]

Do istega datuma Komisija ***evropski regulatorni organ*** oceni, ali v povezavi z upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno povezanega podjetja, še obstajajo diskriminatorno ravnanje ali druge vrste izkrivljanja konkurence ***ter objavi priporočila za nadaljnje ukrepe politike.*** Komisija po potrebi ***na podlagi teh priporočil*** predlaga nove zakonodajne ukrepe.“ [Sprememba 82]

~~9a. V členu 63(1) se doda naslednji pododstavek:~~

„Komisija najpozneje 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive oceni njen učinek na razvoj trga dela za vlakovno osebje in, če je primerno, predlaga nove zakonodajne ukrepe o izdajanju spričeval za to osebje.“ [Sprememba 83]

Člen 1a

Uredba (ES) št. 1371/2007 se spremeni:

Člen 2(3) se nadomesti z naslednjim:

„3 Z začetkom veljavnosti te uredbe se členi 9, 10, 11, 12, 19, 20(1) in 26 uporabljajo za vse storitve železniškega potniškega prometa v celotni Uniji.“ [Sprememba 84]

Člen 2

1. Države članice najpozneje do...^{*} sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov.

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

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

^{*} UL: prosimo vstavite, datum 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

Člen 3

1. Ta direktiva začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije. ***V prečiščeni obliki, skupaj z Direktivo št. 2012/34/EU, ki jo spreminja, je na voljo v treh mesecih po svoji objavi. [Sprememba 85]***
2. Točke od 5 do 8 člena 1 se uporabljajo od 1. januarja 2018 [pravočasno za delovni vozni red, ki se začne uporabljati 14. decembra 2019].

Do datuma uporabe točke 5 in brez poseganja v mednarodne storitve potniškega prometa se od držav članic ne zahteva, da odobrijo pravico dostopa prevoznikom v železniškem prometu in njihovim neposredno ali posredno nadzorovanih podružnic, ki imajo licenco v državah članicah, ki ne zagotavljajo podobne pravice dostopa. [Sprememba 86]

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik