

Bruxelles, 1. listopada 2015.
(OR. en)

12243/15

Međuinstitucijski predmeti:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Br. dok. Kom.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Predmet:	Četvrti željeznički paket: Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o otvaranju tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika – opći pristup

I. Uvod

Komisija je 30. siječnja 2013. predstavila četvrti željeznički paket, koji se sastoji od šest zakonodavnih prijedloga čiji je cilj uklanjanje preostalih prepreka za dovršenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora, a time i doprinos povećanju udjela željeznice u prijevozu unutar EU-a.

Točnije, glavni cilj tog zakonodavnog paketa jest povećanje kvalitete i učinkovitosti željezničkih usluga uklanjanjem preostalih pravnih, institucijskih i tehničkih prepreka te poticanjem učinkovitosti željezničkog sektora i njegove konkurentnosti.

Taj zakonodavni paket može se podijeliti na dva stupa: „tehnički” i „tržišni” stup.

Sporazum o tehničkom stupu postignut je s Europskim parlamentom u lipnju 2015. U okviru tržišnog stupa dva prijedloga Komisije predmet su rasprave u Vijeću: Prijedlog direktive o izmjeni Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog područja u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom („Direktiva o upravljanju”) te Prijedlog uredbe o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o otvaranju tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika („Uredba o obvezi pružanja javnih usluga”).

II. Rad u tijelima Vijeća

Ispitivanje triju prijedloga Komisije o tržišnom stupu u okviru Radne skupine za kopneni promet započelo je u srpnju 2014. U okviru talijanskog predsjedništva održana je rasprava o politikama te je doneseno izvješće o napretku. Za vrijeme latvijskog predsjedništva održana je daljnja rasprava o politikama te je usvojeno drugo izvješće o napretku.

Luksemburško predsjedništvo u srpnju 2015. predstavilo je Radnoj skupini kompromisne prijedloge o Direktivi o upravljanju te o Uredbi o obvezi pružanja javnih usluga. Ispitani su na sastancima Radne skupine 9., 16. i 23. srpnja te 8., 10., 16., 17. i 22. rujna.

COREPER je 30. rujna ispitao revidirane kompromisne prijedloge predsjedništva. Na tom sastanku riješena je većina otvorenih pitanja. Međutim, dva pitanja ostaju otvorena. Predsjedništvo je primilo na znanje komentare delegacija te predlaže da ministri ispituju revidirane tekstove.

Izmjene u prilogima ovom izvješću u usporedbi s izvješćem za COREPER označene su **podebljanim i podcrtanim tekstom** te oznakom [...].

Sve delegacije imaju analitičku rezervu na te izmjene. Delegacija UK zadržava i parlamentarnu analitičku rezervu.

III. Otvorena pitanja

Predsjedništvo je primilo na znanje komentare koje je nekoliko država članica iznijelo na sastanku COREPER-a u vezi s obama tekstovima u pogledu prijelaznih razdoblja. Predsjedništvo smatra da je njegov kompromis u pogledu tog pitanja uravnotežen, s obzirom na to da neke države članice žele imati dulja prijelazna razdoblja, dok ih druge države članice žele skratiti. O tom će se pitanju u svakom slučaju najvjerojatnije raspravljati tijekom pregovora s Europskim parlamentom.

Slijedom rasprava održanih na sastanku COREPER-a predsjedništvo smatra da o dvjema točkama navedenima u nastavku trebaju odlučiti ministri kako bi se dogovorio opći pristup o tim dvama predmetima.

Direktiva o upravljanju

Usklađenost između Direktive o upravljanju i Uredbe o obvezi pružanja javnih usluga – članak 10. stavak 2.

Na sastanku COREPER-a jedna delegacija predstavila je tekst prijedloga čiji je cilj osiguravanje pravne sigurnosti u pogledu mogućih proturječnih odredaba u Direktivi o upravljanju i Uredbi o obvezi pružanja javnih usluga s obzirom na načelo slobodnog pristupa željezničkoj infrastrukturi. Taj tekst prijedloga podržalo je nekoliko drugih delegacija. Međutim, ostale delegacije izrazile su ozbiljnu zabrinutost s obzirom na to da su se bojale da bi takav prijedlog doveo do nejednakih uvjeta, a time i do ugrožavanja ravnoteže između Uredbe o obvezi pružanja javnih usluga i Direktive o upravljanju.

Nakon tih rasprava predsjedništvo je predstavilo neke kompromisne prijedloge kako bi umanjilo zabrinutost koju su izrazile te delegacije koje su se javile za riječ na sastanku COREPER-a. Napravljena je jedna izmjena u članku 10. stavku. 2. Direktive o upravljanju, a u odgovarajuću uvodnu izjavu uvrštena su daljnja pojašnjenja. Te izmjene navedene su u tekstu u Prilogu I.

Privremeno odstupanje u iznimnim okolnostima – članak 5. stavak 3.a

Na sastanku COREPER-a jedna delegacija predložila je da se naprave neke izmjene teksta predsjedništva u pogledu članka 5. stavka 3.a. Tom odredbom uvodi se privremeno odstupanje ograničeno na sedam godina s ciljem rješavanja slučaja država članica koje obično sklapaju ugovore putem konkurentnog javnog natječaja, ali koje žele imati mogućnost izravnog sklapanja novih ugovora o javnim uslugama kada se primjenjuju iznimne okolnosti. Te iznimne okolnosti navedene su u toj odredbi.

Neke izmjene koje je predložila ta delegacija obuhvaćene su tekstem prijedloga predsjedništva u Prilogu II., koji je također predstavljen na sastanku Corepera.

IV. Zaključak

Vijeće se poziva da ispita tekstove kako su navedeni u prilogima ovom izvješću, da riješi preostala otvorena pitanja te da usvoji opći pristup o obama tekstovima na sjednici 8. listopada 2015.

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom

Članak 1.

Direktiva 2012/34/EU mijenja se kako slijedi:

–1. Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) Prva rečenica stavka 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. i 13. i poglavlja IV. isključiti sljedeće:”;

(aa) Dodaje se novi stavak 3.a:

„3.a Države članice mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8. isključiti sljedeće:

Lokalne pruge s niskim prometom čija duljina ne premašuje 100 km, a koje se koriste za teretni promet između glavne pruge i točaka polazišta i odredišta pošiljaka uz te pruge, pod uvjetom da tim prugama upravljaju subjekti koji nisu glavni upravitelj infrastrukture te da se a) njima koristi jedan prijevoznik ili da b) osnovne funkcije obavlja tijelo koje ne kontrolira nijedan željeznički prijevoznik [...]. U slučaju da postoji samo jedan prijevoznik, države članice ga isto tako mogu izuzeti iz primjene poglavlja IV. sve dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži dodjelu kapaciteta. Ova odredba može se isto tako primjenjivati ako se pruga, u ograničenom opsegu, koristi i za usluge prijevoza putnika. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8.”

(ab) Dodaje se novi stavak 3.b:

„3.b Države članice mogu iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d isključiti sljedeće:

Regionalne mreže s niskim prometom kojima upravlja subjekt koji nije glavni upravitelj infrastrukture i koje se koriste za obavljanje usluga regionalnog prijevoza putnika koje pruža jedan željeznički prijevoznik koji nije postojeći željeznički prijevoznik države članice, sve dok nije zatražena dodjela kapaciteta za usluge prijevoza putnika na toj mreži, te pod uvjetom da je prijevoznik neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku koji obavlja usluge prijevoza robe. Ova odredba može se isto tako primjenjivati ako se pruga, u ograničenom opsegu, koristi i za usluge prijevoza robe. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d. ”

(b) Stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., države članice mogu iz primjene članka 8. stavka 3. isključiti lokalnu i regionalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga te mogu iz primjene članaka 7., 7.a, 7.c i poglavlja IV. isključiti lokalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takve željezničke infrastrukture. U skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2. Komisija donosi odluku o tome može li se smatrati da takva željeznička infrastruktura nema stratešku važnost uzimajući pritom u obzir duljinu dotičnih željezničkih pruga, njihovu razinu korištenja i obujam prometa na koju bi mogla imati učinka.”;

(ba) Umeće se novi stavak 8.a:

„8.a Države članice, u razdoblju od deset godina nakon dana stupanja na snagu Direktive, mogu iz primjene poglavlja II. i IV. Direktive, uz iznimku članaka 10., 13. i 56., isključiti izolirane željezničke pruge čija je duljina manja od 500 km, a širina kolosijeka razlikuje se od širine kolosijeka glavne domaće željezničke mreže, koje su povezane s trećom zemljom u kojoj se ne primjenjuje zakonodavstvo EU-a u području željezničkog prometa i kojima upravlja upravitelj infrastrukture koji nije upravitelj infrastrukture glavne domaće mreže. Željeznički prijevoznici koji usluge pružaju isključivo na takvim prugama mogu biti izuzeti od primjene poglavlja II.

Izuzeće je moguće produljiti za razdoblja koja ne premašuju 5 godina. Najkasnije 12 mjeseci prije isteka izuzeća država članica koja namjerava produljiti izuzeće obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri. Komisija ispituje jesu li uvjeti za izuzeće navedeni u gornjem podstavku i dalje ispunjeni. Ako ti uvjeti nisu ispunjeni, Komisija donosi odluku o prekidu izuzeća u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.”

(c) Umeće se stavak 12.:

„12. Kada je u kontekstu postojećeg javno-privatnog partnerstva sklopljenog prije 16. lipnja 2015. privatna stranka tog partnerstva ujedno i željeznički prijevoznik odgovoran za pružanje željezničkih usluga na infrastrukturi, države članice mogu i dalje takvu privatnu stranku izuzeti od primjene članaka 7., 7.a i 7.d te mogu i dalje ograničavati pravo ukrcaja i iskrcaja putnika za željezničke prijevoznike koji obavljaju usluge na istoj infrastrukturi na kojoj privatna stranka javno-privatnog partnerstva pruža usluge prijevoza putnika.”

(d) Umeće se stavak 13.:

„13. Privatni upravitelji infrastrukture koji su dio javno-privatnog partnerstva sklopljenog prije [datum stupanja na snagu Direktive] te koji ne dobivaju javna sredstva isključeni su iz primjene članka 7.d pod uvjetom da se zajmovima i financijskim jamstvima kojima upravlja upravitelj infrastrukture izravno ili neizravno ne koriste određeni željeznički prijevoznici.”

1. Članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) Točka 2. zamjenjuje se sljedećim: ¹

- (2) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće odgovorno za rad, održavanje i obnovu željezničke infrastrukture na mreži, kao i za sudjelovanje u njezinu razvoju kako je utvrdila država članica u okviru svoje opće politike razvoja i financiranja infrastrukture;
- (2a) „razvoj željezničke infrastrukture” znači planiranje mreže, financijsko i investicijsko planiranje te izgradnja i modernizacija infrastrukture;
- (2aa) „upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači dodjela trase vlaka, upravljanje prometom i ubiranje pristojbi za upotrebu infrastrukture;²
- (2b) „održavanje željezničke infrastrukture” znači izvedba radova radi očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;

¹ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da je željezničkom infrastrukturom moguće upravljati putem zasebnih struktura, vertikalno integriranih poduzeća ili vertikalno integriranih poduzeća u kombinaciji s eksternalizacijom.

² Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da upravljanje željezničkom infrastrukturom uključuje kontrolu, upravljanje i signalizaciju. Umetnut će se uvodna izjava kako bi se pojasnilo da u tom kontekstu treba osigurati da infrastruktura bude primjerena namjeni.

- (2c) „obnova željezničke infrastrukture” znači veliki radovi zamjene na postojećoj infrastrukturi kojima se ne mijenja njezina cjelokupna izvedba;
- (2d) „modernizacija željezničke infrastrukture” znači veliki radovi izmjene na infrastrukturi kojima se poboljšava [...] njezina cjelokupna izvedba;
- (2e) „osnovne funkcije” upravljanja infrastrukturom znači odlučivanje o dodjeli trase vlaka, uključujući definiciju i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka te odlučivanje o pristojbama za upotrebu infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi, u skladu s okvirom za ubiranje pristojbi i okvirom za dodjelu kapaciteta koje su države članice uspostavile u skladu s člancima 29. i 39.”

(b) Dodaju se sljedeće točke:

„(31) „vertikalno integrirano poduzeće” znači poduzeće gdje, u smislu Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004:

– upravitelj infrastrukture je pod kontrolom poduzeća koje istovremeno kontrolira jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju željezničke usluge na mreži upravitelja infrastrukture ili

– upravitelj infrastrukture je pod kontrolom jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju željezničke usluge na mreži upravitelja infrastrukture ili

– jedan ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju željezničke usluge na mreži upravitelja infrastrukture pod kontrolom je upravitelja infrastrukture.

To ujedno podrazumijeva poduzeće koje se sastoji od zasebnih odjela, uključujući upravitelja infrastrukture i jednog ili nekoliko odjela koji pružaju usluge prijevoza, no nemaju zasebnu pravnu osobnost.

Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik potpuno neovisni jedan o drugome, no oba su pod izravnom kontrolom države članice koja ne uključuje nikakav posrednički subjekt, ne smatra se da predstavljaju vertikalno integrirano poduzeće za potrebe ove Direktive³.”

(32) „javno-privatno partnerstvo” znači obvezujući aranžman između javnih tijela i jednog ili više poduzeća koja nisu glavni upravitelj infrastrukture države članice⁴, u okviru kojeg poduzeća djelomično ili potpuno grade i/ili financiraju željezničku infrastrukturu i/ili stječu pravo izvršavanja bilo koje od funkcija navedenih u točki 2. tijekom unaprijed određenog razdoblja. Aranžman može poprimiti bilo koji odgovarajući pravno obvezujući oblik predviđen nacionalnim zakonodavstvom.

(33) „upravni odbor” znači [...] **više** tijelo poduzeća koje obavlja izvršne i administrativne funkcije i koje je odgovorno za svakodnevno upravljanje poduzećem.

(33a) „nadzorni odbor” znači [...] **najviše** tijelo poduzeća koje ispunjava nadzorne zadaće, uključujući izvršavanje kontrole nad upravnim odborom i opće strateške odluke u vezi s poduzećem.

2. Članak 6. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Za potrebe ovog članka države članice koje primjenjuju članak 7.a stavak 3. zahtijevaju da je poduzeće organizirano u zasebne odjele koji nemaju zasebnu pravnu osobnost unutar jednog poduzeća.”

³ U uvodnoj izjavi mogao bi se pojasniti koncept potpune nezavisnosti za potrebe ove definicije. Ministarstvo se ne bi trebalo tumačiti kao „posrednički subjekt”.

⁴ U uvodnoj izjavi mogla bi se pojasniti činjenica da država članica određuje koji je subjekt glavni upravitelj infrastrukture.

3. Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Neovisnost upravitelja infrastrukture

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture odgovoran za rad, održavanje i obnovu željezničke infrastrukture na mreži te da mu je povjeren razvoj željezničke infrastrukture na toj mreži, u skladu s nacionalnim pravom.

2. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture organiziran kao subjekt koji je pravno odvojen od bilo kojeg željezničkog prijevoznika te da je, u vertikalno integriranim poduzećima, odvojen od bilo kojeg drugog pravnog subjekta unutar poduzeća.

3. Države članice osiguravaju da iste osobe ne mogu istovremeno biti zaposlene:

- kao članovi upravnog odbora upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika,
- kao osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama i kao članovi upravnog odbora željezničkog prijevoznika,
- ako postoji nadzorni odbor, kao članovi nadzornog odbora upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika.

4. U vertikalno integriranim poduzećima, članovi upravnog odbora upravitelja infrastrukture i osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama ne primaju nikakvu financijsku korist od željezničkih prijevoznika ili bonuse koji su prvenstveno povezani s financijskim rezultatima [...] određenih željezničkih prijevoznika. Mogu im se, međutim, nuditi poticaji povezani sa sveukupnom izvedbom željezničkog sustava.

5. Ako se različiti subjekti unutar vertikalno integriranog poduzeća koriste zajedničkim informacijskim sustavima, pristup osjetljivim informacijama u vezi s osnovnim funkcijama ima samo ovlašteno osoblje upravitelja infrastrukture.

6. Odredbama stavka 1. ne dovodi se u pitanje pravo država članica da donose odluke o razvoju i financiranju željezničke infrastrukture, kao ni njihove nadležnosti u vezi s pristojbama za korištenje infrastrukture i dodjelom kapaciteta, kako je utvrđeno člankom 4. stavkom 2. te člancima 8., 29. i 39.”

4. Umeću se sljedeći članci od 7.a do 7.g:

„Članak 7.a

Neovisnost osnovnih funkcija

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija organizacijski neovisan kao i da je neovisan u pogledu donošenja odluka u okviru ograničenja iz članka 4. stavka 2. te iz članaka 29. i 39.

2. U svrhu primjene stavka 1. države članice osobito osiguravaju da:

- željeznički prijevoznik ili bilo koji drugi pravni subjekt ne ostvaruje odlučujući utjecaj na upravitelja infrastrukture u vezi s osnovnim funkcijama, pri čemu se ne dovodi u pitanje uloga država članica u pogledu utvrđivanja okvira za ubiranje pristojbi i okvira za dodjelu kapaciteta kao ni specifična pravila za ubiranje pristojbi u skladu s člancima 29. i 39.
- željeznički prijevoznik nema odlučujući utjecaj na imenovanja i razrješenja osoba zaduženih za donošenje odluka o osnovnim funkcijama⁵.
- mobilnost osoba zaduženih za osnovne funkcije ne rezultira stvaranjem sukoba interesa.

⁵ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da su ovime obuhvaćeni i žalbeni postupci.

3. Države članice mogu odlučiti da tijelo za ubiranje pristojbi i tijelo za dodjelu kapaciteta, koja su pravno, organizacijski i u smislu donošenja odluka neovisna o bilo kojem željezničkom prijevozniku, ubiru pristojbe za upotrebu infrastrukture i dodjeljuju trase. U takvom slučaju države članice mogu odlučiti ne primjenjivati odredbe članka 7. stavka 2. i članka 7. stavka 3. treće alineje.⁶ Članak 7. stavak 3. prva alineja i članak 7. stavak 4. primjenjuju se *mutatis mutandis* na načelnike odjela zadužene za upravljanje infrastrukturom i pružanje željezničkih usluga.

4. Odredbe ove Direktive koje se odnose na osnovne funkcije upravitelja infrastrukture primjenjuju se na neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili na neovisno tijelo za dodjelu kapaciteta.

Članak 7.b

Nepriistranost upravitelja infrastrukture u pogledu upravljanja prometom i planiranja održavanja

1. Funkcije upravljanja prometom i planiranja održavanja izvršavaju se na transparentan i nediskriminirajući način.
2. U pogledu upravljanja prometom države članice osiguravaju željezničkim prijevoznicima puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama u slučajevima smetnji koji se odnose na njih. Kada upravitelj infrastrukture za dotične željezničke prijevoznike odobrava dodatni pristup procesu upravljanja prometom, to čini na transparentan i nediskriminirajući način.
3. U pogledu dugoročnog planiranja opsežnog održavanja i/ili obnove željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture savjetuje se s podnositeljima zahtjeva i u najvećoj mogućoj mjeri uzima u obzir iskazane primjedbe.

⁶ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo na koji se način odgovarajuće odredbe ove Direktive primjenjuju *mutatis mutandis* na vertikalno integrirana poduzeća u kojima upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik nemaju zasebnu pravnu osobnost, nego su organizirani u zasebne odjele unutar jednog poduzeća.

Članak 7.c

Eksternalizacija i raspodjela funkcija upravitelja infrastrukture⁷

1. Pod uvjetom da ne nastaje sukob interesa i da je zajamčena povjerljivost komercijalno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može:

- (a) eksternalizirati funkcije drugom subjektu, pod uvjetom da potonji nije željeznički prijevoznik, ne kontrolira željezničkog prijevoznika niti se nalazi pod kontrolom željezničkog prijevoznika;
- (b) eksternalizirati izvedbu radova i povezanih zadata u vezi s [...] razvojem, održavanjem i obnovom željezničke infrastrukture željezničkim prijevoznicima ili trgovačkim društvima koja kontroliraju željezničkog prijevoznika ili se nalaze pod kontrolom željezničkog prijevoznika.

Upravitelj infrastrukture zadržava nadzorne ovlasti nad izvršavanjem funkcija opisanih u članku 3. stavku 2. te snosi konačnu odgovornost za izvršavanje tih funkcija. Subjekt koji izvodi osnovne funkcije u skladnosti je s člancima 7., 7.a, 7.b i 7.d.

2. Odstupajući od članka 7. stavka 1., različiti upravitelji infrastrukture mogu obavljati funkcije upravljanja infrastrukturom, među ostalim i stranke aranžmana u okviru javno-privatnog partnerstva, pod uvjetom da ispunjavaju uvjete iz članka 7. stavaka od 2. do 6. i članaka 7.a, 7.b i 7.d te da preuzimaju punu odgovornost za izvršavanje dotičnih funkcija.

⁷ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da se prema nacionalnom pravu zakonodavnim aktom može omogućiti eksternalizacija funkcija upravitelja infrastrukture.

2.a Kada osnovne funkcije nisu dodijeljene operateru napajanja, on se izuzima od pravila primjenjivih na upravitelje infrastrukture, pod uvjetom da je osigurana sukladnost s odgovarajućim odredbama o razvoju mreže, posebno s člankom 8.

3. Uz nadzor neovisnog nadležnog tijela koje određuje država članica, upravitelj infrastrukture može na nediskriminirajući način sklopiti sporazume o suradnji s jednim ili više željezničkih prijevoznika u svrhu osiguravanja pogodnosti za korisnike kao što su smanjeni troškovi ili poboljšanje izvedbe u dijelu mreže koji je obuhvaćen sporazumom.

To tijelo nadzire provedbu takvih sporazuma te može, u opravdanim slučajevima, savjetovati njihovo otkazivanje.

Članak 7.d⁸

Financijska transparentnost

Uz članak 6. primjenjuju se sljedeće odredbe:

- (a) Upravitelj infrastrukture smije prihode od aktivnosti upravljanja infrastrukturom, uključujući javna sredstva, upotrebljavati isključivo za financiranje vlastitog poslovanja, što uključuje i servisiranje vlastitih zajmova, kao i plaćanje kamata i isplatu dividendi [...] vlasnicima⁹ trgovačkog društva koji mogu uključivati privatne dioničare¹⁰, uzimajući pritom u obzir nacionalne postupke koji se primjenjuju u svakoj državi članici.
- (b) Upravitelji infrastrukture ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove željezničkim prijevoznicima.
- (bb) Željeznički prijevoznici ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove upraviteljima infrastrukture.
- (c) Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća isključivo se odobravaju, isplaćuju i servisiraju po tržišnim cijenama i uvjetima koji odražavaju individualni rizični profil dotičnog subjekta.
- (cc) Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća odobreni prije [datum stupanja na snagu ove Direktive] vrijede do njihova dospijeca, pod uvjetom da su ugovoreni po tržišnim cijenama i da se doista isplaćuju i otplaćuju.

⁸ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se utvrdilo da se odredbom članka 31. ne sprečava države članice da predvide da se prihodi upravitelja infrastrukture od pristojbi za korištenje infrastrukture transferiraju preko državnih računa.

⁹ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da su u vlasnike trgovačkog društva uključeni državni i svi privatni dioničari osim holding društva.

¹⁰ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da bi upravitelj infrastrukture trebao moći isplatiti taj prihod i dividende izravno ili putem drugog subjekta unutar poduzeća.

- (d) Sve usluge koje upravitelju infrastrukture nude drugi pravni subjekti vertikalno integriranog poduzeća temelje se na ugovorima i plaćaju ili po tržišnim cijenama ili po cijenama koje odražavaju trošak proizvodnje, uz razumnu profitnu maržu.
- (dd) Dugovi koji se pripisuju upravitelju infrastrukture jasno se odvajaju od dugova koji se pripisuju drugim pravnim subjektima unutar vertikalno integriranih poduzeća. Ti dugovi otplaćuju se odvojeno. To ne sprečava da se završno plaćanje dugova obavi putem poduzeća navedenog u članku 3. točki 31. prvoj alineji ili putem drugog subjekta unutar poduzeća.
- (de) Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća vode se na način kojim se osigurava ispunjenje tih odredaba i omogućuju odvojeno računovodstvo i transparentni financijski tokovi unutar poduzeća.
- (f) Unutar vertikalno integriranih poduzeća upravitelj infrastrukture detaljno bilježi sve komercijalne i financijske odnose s drugim pravnim subjektima unutar tog poduzeća.

Ako osnovne funkcije obavlja neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta u skladu s člankom 7.a stavkom 3., a države članice ne primjenjuju članak 7. stavak 2., odredbe ovog članka primjenjuju se *mutatis mutandis*. Upućivanja na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika i druge pravne subjekte vertikalno integriranog poduzeća u članku 7.d podrazumijevaju upućivanje na odgovarajuće odjele poduzeća. Ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 7.d prikazuje se u zasebnim računima odgovarajućih odjela poduzeća.

Članak 7.e

Mehanizmi koordinacije

Države članice po potrebi osiguravaju da su odgovarajući mehanizmi koordinacije uspostavljeni između njihovih glavnih upravitelja infrastrukture i svih zainteresiranih željezničkih prijevoznika i podnositelja zahtjeva, kako je navedeno u članku 8. stavku 3. Predstavnik korisnika i lokalnih/regionalnih vlasti može se pozvati da sudjeluje.

Koordinacija među ostalim obuhvaća:

- (a) potrebe podnositelja zahtjeva povezane s održavanjem i razvojem infrastrukturnog kapaciteta;
- (b) sadržaj ciljeva u vezi s učinkovitosti usmjerenih na korisnike koji se navode u sporazumima iz članka 30. i sadržaj poticaja iz članka 30. stavka 1. te njihovu provedbu;
- (c) sadržaj i provedbu izvješća o mreži navedenih u članku 27.;
- (d) pitanja intermodalnosti i interoperabilnosti;
- (e) sva druga pitanja povezana s uvjetima za pristup infrastrukturi i njezinu uporabu te s kvalitetom usluga upravitelja infrastrukture.

Članak 7.f

Europska mreža upravitelja infrastrukture¹¹

1. Države članice osiguravaju da njihovi glavni upravitelji infrastrukture sudjeluju i zajedno rade u okviru mreže koja se sastaje u redovnim vremenskim razmacima kako bi se:

- (a) razvila željeznička infrastruktura Unije;
 - (b) podržala pravovremena i učinkovita provedba jedinstvenog europskog željezničkog prostora;
 - (c) razmijenila najbolja praksa;
 - (d) nadzirala izvedba i
 - (e) doprinijelo aktivnostima nadziranja tržišta iz članka 15.
2. Komisija je član mreže i poduprijet će njezin rad.”

¹¹ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da će se postojećim strukturama dati pravna osnova.

5. Članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. **Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1370/2007**, željeznički prijevoznici dobivaju pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja [...] usluga željezničkog prijevoza putnika. Željeznički prijevoznici imaju pravo ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru i iskrcaja na nekom drugom kolodvoru. To pravo uključuje pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti iz Priloga II. točke 2.”;¹²

¹² Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da se tom odredbom kojom se osigurava slobodan pristup željezničkoj infrastrukturi radi pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika ne dovodi u pitanje ovlast nadležnih tijela za odlučivanje koje će se poduzeće razmotriti za izravno sklapanje ugovorâ o obvezi pružanja javnih usluga: „Pravo željezničkih prijevoznika na dobivanje prava pristupa infrastrukturi ne utječe na mogućnost da nadležno tijelo dodijeli isključiva prava u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili izravno sklopi ugovor o javnim uslugama u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 5. te Uredbe. Postojanje takvog ugovora o javnim uslugama ne bi trebalo omogućiti državi članici da zabrani drugim željezničkim prijevoznicima pristup dotičnoj željezničkoj infrastrukturi radi pružanja usluga željezničkog prijevoza putnika, osim ako bi takve usluge ugrozile ekonomsku ravnotežu ugovora o obvezi pružanja javnih usluga.”

(b) dodaje se novi stavak 1.a:

„1.a Ne dovodeći u pitanje međunarodne obveze Unije i država članica, države članice koje dijele granicu s trećom zemljom mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno člankom 10. za usluge koje se obavljaju iz te treće zemlje ili se obavljaju prema njoj na mreži čija se širina kolosijeka razlikuje od glavne željezničke mreže unutar EU-a ako dođe do narušavanja tržišnog natjecanja u prekograničnom željezničkom prijevozu između država članica i te treće zemlje. Do takvog narušavanja tržišnog natjecanja može doći, među ostalim, zbog manjka nediskriminirajućeg pristupa željezničkoj infrastrukturi i povezanim uslugama u dotičnoj trećoj zemlji.

Ako država članica, u skladu s ovim stavkom, namjerava donijeti odluku o ograničavanju prava pristupa, podnosi nacrt odluke Europskoj komisiji te se savjetuje s drugim državama članicama na odgovarajući način.

Država članica može donijeti odluku ako u roku od tri mjeseca ni Komisija ni određena država članica ne formuliraju prigovore.

Komisija može donijeti mjere kojima se utvrđuju pojedinosti postupka i kriteriji koji se moraju slijediti za primjenu ovog stavka. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.”

13

(c) stavci 3. i 4. brišu se.

13

Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da države članice mogu odlučiti da uvjeti za davanje prava pristupa željezničkoj infrastrukturi u svrhu obavljanja usluga željezničkog prijevoza putnika obuhvaćaju uvjete za omogućavanje sustava usluga željezničkog prijevoza putnika unutar integriranog sustava voznog reda.

6. Članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno člankom 10. stavkom 2. uslugama prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta kada jedan ili više ugovora o javnim uslugama pokrivaju isti pravac ili alternativni pravac, ako bi to pravo ugrozilo ekonomsku ravnotežu dotičnog ugovora o javnoj usluzi ili dotičnih ugovora.”;

(b) stavak 2. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se utvrdilo moguće ugrožavanje ekonomske ravnoteže ugovora o javnim uslugama, mjerodavno regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. obavljaju objektivnu ekonomsku analizu i temelje svoju odluku na unaprijed utvrđenim kriterijima. Tu mogućnost utvrđuju na zahtjev koji je netko od sljedećih podnio mjesec dana od podatka o planiranoj usluzi prijevoza putnika iz članka 38. stavka 4.:

- (a) nadležno tijelo ili nadležna tijela koja sklapaju ugovor o javnim uslugama;
- (b) bilo koje drugo zainteresirano nadležno tijelo koje u skladu s ovim člankom ima pravo ograničavanja pristupa;
- (c) upravitelj infrastrukture;
- (d) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o javnim uslugama.

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Regulatorno tijelo navodi razloge za svoju odluku i uvjete pod kojima jedan od sljedećih subjekata može zatražiti preispitivanje odluke u roku od mjesec dana od obavijesti o odluci:

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

Ako regulatorno tijelo odluči da bi planirana usluga prijevoza putnika navedena u članku 38. stavku 4. ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnoj nabavi, navest će moguće izmjene takve usluge koje bi osigurale da se ispune uvjeti za davanje prava pristupa predviđenog u članku 10. stavku 2.”;

- (d) U stavku 4. druga rečenica dodaje se kako slijedi:

„Komisija donosi usporedive mjere do [36 mjeseci od stupanja na snagu ove Direktive] u vezi s uslugama domaćeg prijevoza putnika.”

(e) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Države članice također mogu ograničiti pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svrhu obavljanja usluga domaćeg prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta unutar iste države članice kada je u skladu s ugovorom o javnim uslugama isključivo pravo za prijevoz putnika između tih kolodvora dodijeljeno prije 16. lipnja 2015. i ako operater javnih usluga ne prima naknadu za obavljanje tih usluga. Takvo ograničenje može trajati dok traje ugovor ili deset godina od datuma stupanja na snagu ove Direktive, ovisno o tome što je kraće.”¹⁴

7. Umeće se sljedeći članak 13.a:

„Članak 13.a

Zajednički informacijski sustav i integrirani sustav za izdavanje karata

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007¹⁵ i Direktivu 2010/40/EU¹⁶, države članice mogu zahtijevati da željeznički prijevoznici koji obavljaju usluge domaćeg prijevoza putnika sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili odlučiti dati ovlasti nadležnim tijelima da uspostave takve sustave. Ako su takvi sustavi uspostavljeni, države članice osiguravaju da ne uzrokuju narušavanje tržišta ili diskriminaciju među željezničkim prijevoznicima te da njima upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika.

2. Države članice zahtijevaju od željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika da izrade planove za izvanredne situacije i osiguravaju da se tim planovima za izvanredne situacije pravilno koordinira kako bi se u smislu članka 18. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga.”

¹⁴ To pitanje također bi trebalo biti primjereno odraženo u tekstu o obvezi pružanja javnih usluga, među ostalim kako bi se donekle osigurala usklađenost među razdobljima sadržanima u tekstu o obvezi pružanja javnih usluga i tekstu o upravljanju.

¹⁵ SL L 315, 3.12.2007., str. 14.

¹⁶ SL L 207, 6.8.2010., str. 1.

8. U članku 38. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11., on će o tome obavijestiti upravitelje infrastrukture i dotična regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za kapacitetom. Kako bi dotična regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o javnim uslugama, regulatorna tijela osiguravaju da su o tome bez neopravdanog odlaganja u roku od najviše deset dana obaviješteni nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na tom pravcu, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11. i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o javnim uslugama na pravcu te usluge putničkog prijevoza.”

9. U članku 63. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje učinak ove Direktive na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

Komisija do istog datuma ocjenjuje ima li diskriminatorne prakse ili drugih vrsta narušavanja tržišnog natjecanja u vezi s upraviteljima infrastrukture koji su dio vertikalno integriranog poduzeća. Komisija prema potrebi predlaže nove zakonodavne mjere.”

10. U članku 56. stavku 1. umeću se točke (h), (i) i (j):

„(h) upravljanje prometom;

(i) planiranje održavanja i obnove.

(j) ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članku 2. stavku 13., člancima 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d.”

11. Upućivanje na točku „(g)” u članku 56. stavcima 2. i 9. zamjenjuje se upućivanjem na točku „(j)”.

12. Članak 56. stavak 12. mijenja se kako slijedi:

„Regulatorno tijelo ima ovlasti provoditi revizije ili pokretati vanjsku reviziju nad upraviteljima infrastrukture, operaterima uslužnih objekata i, ako je potrebno, željezničkim prijevoznicima kako bi se provjerilo poštovanje odredaba o računovodstvenom razdvajanju iz članka 6. i odredaba o financijskoj transparentnosti iz članka 7.d. U slučaju vertikalno integriranih poduzeća te ovlasti pokrivaju sve pravne subjekte. Regulatorno tijelo ovlašteno je zatražiti sve mjerodavne podatke. Regulatorno tijelo posebno ima ovlast zatražiti od upravitelja infrastrukture, operatera uslužnog objekta i svih poduzeća ili drugih subjekata koji obavljaju ili pružaju različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljaju različitim infrastrukturama iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. dostavljanje svih ili dijela računovodstvenih podataka iz Priloga VIII. uz dovoljno detalja koji se smatraju nužnim i proporcionalnim.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih potpora, regulatorno tijelo može izvoditi zaključke i iz računa u vezi s pitanjima državnih potpora, o kojima će izvijestiti navedena tijela.

Financijski tokovi iz članka 7.d točke (a), zajmovi iz članka 7.d točaka (c) i (cc) te dugovi iz članka 7.d točke (dd) podložni su nadzoru regulatornog tijela.

Ako je država članica odredila regulatorno tijelo kao neovisno nadležno tijelo iz članka 7.c stavka 3., regulatorno tijelo ocjenjuje sporazume o suradnji iz tog članka.”

13. Članak 32. stavak 4. mijenja se kako slijedi:

„Pristojbe za uporabu infrastrukture za korištenje željezničkim koridorima koji su navedeni u Odluci Komisije 2009/561/EZ mogu se diferencirati kako bi se dali poticaji za opremanje vlakova sa sustavom ETCS u skladu s verzijom donesenom Odlukom Komisije 2008/386/EZ i naknadnim verzijama. Takvo razlikovanje ne smije dovesti do povećanja ukupnih prihoda upravitelja infrastrukture.

Države članice mogu odlučiti da se ta diferencijacija pristojbi za uporabu infrastrukture ne primjenjuje na pruge iz Odluke 2009/561/EZ kojom mogu voziti samo vlakovi opremljeni sustavom ETCS.

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

14. Stavak 10. dodaje se članku 57.:

„10. Za odluke u vezi s infrastrukturom u dvjema državama članicama, države članice mogu zahtijevati koordinaciju između dotičnih regulatornih tijela kako bi se osiguralo usklađivanje učinka odluka.”

Članak 2.¹⁷

1. Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 2., države članice donose i objavljuju zakonodavne, regulatorne i administrativne odredbe potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije 36 mjeseci nakon njezina stupanja na snagu. One o tekstu tih odredaba odmah obavješćuju Komisiju.

Kad države članice donose te odredbe, one prilikom službene objave sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji šalju tekst glavnih odredaba nacionalnog zakonodavstva koje donesu u području obuhvaćenom ovom Direktivom.

Članak 3.

1. Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Točke od 5. do 12. članka 1. primjenjuju se od 1. siječnja 2020. na vrijeme za vozni red koji počinje 14. prosinca 2020.

¹⁷ Sljedeća uvodna izjava mogla bi se umetnuti kako bi se pojasnilo da države članice u prijelaznom razdoblju mogu zadržati postojeća interna pravila o pristupu tržištu u skladu s nacionalnim pravom: „U postupku otvaranja nacionalnih tržišta željezničkih usluga tržišnom natjecanju davanjem pristupa mrežama svim željezničkim prijevoznicima, države članice trebale bi imati dovoljno dugo prijelazno razdoblje kako bi prilagodile svoje nacionalno pravo, kao i svoju nacionalnu organizaciju. Shodno tome države članice trebale bi moći zadržati svoja postojeća nacionalna pravila o pristupu tržištu do kraja prijelaznog razdoblja.”

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

**Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o
otvaranju tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika**

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 1370/2007 mijenja se kako slijedi¹⁸:

1. Nakon članka 2. točke (a) umeće se sljedeća točka:

„(aa) „usluge javnog željezničkog prijevoza putnika” znači javni željeznički prijevoz putnika ne uključujući prijevoz putnika drugim vrstama prijevoza tračnicama kao što su podzemna željeznica ili tramvaji.”

2. Umeće se sljedeći članak 2.a:

„Članak 2.a

Specifikacija obveza obavljanja javnih usluga

1. Nadležno tijelo određuje specifikacije za obveze obavljanja javnih usluga u javnom prijevozu putnika i opseg njihove primjene u skladu s člankom 2. točkom (e).

Te specifikacije u skladu su s ciljevima politike javnog prijevoza.

2. Specifikacije obveza obavljanja javnih usluga i s njima povezana naknada neto financijskog učinka obveza obavljanja javnih usluga:

- (a) postižu ciljeve politike javnog prijevoza na ekonomičan način. To uključuje mogućnost grupiranja usluga koje pokrivaju trošak i usluga koje ne pokrivaju trošak;

¹⁸ Moguće je dodati sljedeću uvodnu izjavu: „Poseban cilj ove Uredbe jest poboljšati kvalitetu, transparentnost, učinkovitost i obavljanje usluga javnog željezničkog prijevoza putnika.”

- (b) dugoročno financijski podupiru pružanje usluga javnog prijevoza putnika u skladu sa zahtjevima utvrđenima politikom javnog prijevoza.”^{19 20}

3. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

(0a) U stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) jasno određuju obveze obavljanja javnih usluga utvrđenih člankom 2. točkom (e) i člankom 2.a kojih se operater javnih usluga treba pridržavati, kao i dotična zemljopisna područja;”

(a) Posljednja rečenica stavka 1. točke (b) zamjenjuje se sljedećim:

„U slučaju ugovora o javnim uslugama koji nisu sklopljeni u skladu s člankom 5. stavkom 1. ili stavkom 3. ti se parametri utvrđuju tako da plaćanje naknade ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje neto financijskog učinka troškova koji su nastali i prihoda koji su ostvareni ispunjavanjem obveza obavljanja javnih usluga, uzimajući u obzir s tim povezani prihod zadržan kod operatera javnih usluga i njegovu razumnu dobit;”

(b) Stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Ako nadležna tijela u skladu s nacionalnim pravom zahtijevaju od operatera javnih usluga usklađivanje s određenim standardima kvalitete i socijalnim standardima ili utvrđivanje socijalnih kriterija i kriterija kvalitete, ti se standardi i kriteriji uključuju u ponude za nadmetanje i ugovore o javnim uslugama.”

(c[...]) Dodaje se sljedeći stavak 8.:

¹⁹ Mogla bi se dodati sljedeća uvodna izjava: „Obveze obavljanja javnih usluga trebale bi biti u skladu s politikom javnog prijevoza. Međutim, to nadležnim tijelima ne daje pravo na primitak određenog iznosa financiranja.”

²⁰ Mogla bi se dodati sljedeća uvodna izjava: „Kako bi se u obzir uzela raznolikost teritorijalne i političke organizacije država članica, ugovor o javnim uslugama može sklopiti nadležno tijelo koje je kombinacija tijela javne vlasti. U takvim slučajevima jasnim bi se pravilima trebale utvrditi odgovarajuće uloge svakog od njih u postupku sklapanja ugovora o javnim uslugama.”

„8. Svim zainteresiranim stranama nadležna tijela stavljaju na raspolaganje relevantne informacije za pripremu ponude u okviru konkurentnog natječajnog postupka uzimajući u obzir legitimnu zaštitu povjerljivih poslovnih informacija. Te relevantne informacije uključuju podatke o potražnji putnika, cijenama karata, troškovima i prihodima povezanim s javnim prijevozom putnika na koji se odnosi javni natječaj te detalje o specifikacijama infrastrukture relevantnima za odvijanje prometa traženih vozila ili željezničkih vozila kako bi im se omogućila priprema nacrtu poslovnih planova utemeljenih na detaljnim informacijama. Upravitelji željezničke infrastrukture podupiru nadležna tijela pri utvrđivanju svih relevantnih specifikacija infrastrukture. Neispunjavanje gore utvrđenih odredaba podliježe pravnoj reviziji iz članka 5. stavka 7.”

4. Članak 5. mijenja se kako slijedi:

(0a) Prva rečenica stavka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Osim ako je to zabranjeno nacionalnim pravom, svako lokalno nadležno tijelo, bilo ono pojedinačno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, može odlučiti samo pružati usluge javnog prijevoza putnika ili izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama sa zasebnom pravnom osobom nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama.

U slučaju javne usluge u željezničkom prijevozu skupina tijela iz prethodnog **pod**stavka može biti sastavljena samo od lokalnih nadležnih tijela čije zemljopisno područje nadležnosti nije cijela država. Usluga javnog prijevoza putnika ili ugovor o javnim uslugama iz prethodnog **pod**stavka može pokrivati samo potrebe za prijevozom u gradskim aglomeracijama i/ili ruralnim područjima.”²¹

(0aa) U članku 5. stavku 3. riječi „iz stavaka 4., 5. i 6.” zamjenjuju se riječima „iz stavaka 3.a, [...] 4., 4.a, 5. i 6.”

²¹ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da je na državama članicama da u nacionalnom pravu odrede što odgovara konceptima gradskih aglomeracija i ruralnih područja: „S obzirom na raznolikost postojećih upravnih podjela u državama članicama, u slučaju ugovora o pružanju usluga javnog željezničkog prijevoza putnika koje je izravno sklopila skupina lokalnih nadležnih tijela kako je navedena u članku 5. stavku 2., utvrđivanje nadležnosti lokalnih tijela u pogledu dotičnih „gradskih aglomeracija” i „ruralnih područja” provode države članice po vlastitom nahođenju.”

(0b) Dodaje se sljedeći stavak 3.a:

„3.a Za ugovore o javnim uslugama **za željeznički prijevoz** koji su sklopljeni na temelju konkurentnog natječajnog postupka nadležno tijelo može odlučiti privremeno izravno sklopiti nove ugovore ako **nadležno tijelo smatra da je izravno sklapanje opravdano** [...] iznimnim okolnostima [...]. Takve iznimne okolnosti uključuju situacije u kojima:

– kvaliteta i broj ponuda smatraju se nedovoljnima za osiguravanje dobre vrijednosti za uloženi novac, ili

– **postoji niz konkurentnih javnih natječaja koje već vodi nadležno tijelo i/ili druga nadležna tijela koji bi mogli utjecati na broj i kvalitetu ponuda koje će vjerojatno biti zaprimljene ako je ugovor u konkurentnom javnom natječaju, ili**

– promjene opsega jednog ili više ugovora o javnim uslugama potrebne su kako bi se optimiziralo pružanje javnih usluga.

Nadležno tijelo izdaje obrazloženu odluku te o tome bez neopravdanog odlaganja obavještuje Komisiju.

[...] Ugovori **sklopljeni na temelju ovog stavka** ne smiju biti dulji od [7] godina.

Ugovori sklopljeni u skladu s ovim stavkom objavljuju se uzimajući u obzir legitimnu zaštitu povjerljivih poslovnih informacija i komercijalnih interesa.”²²

²² Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnili slučajevi obuhvaćeni ovom odredbom.

(0c) Dodaje se sljedeći stavak 3.b:

„3.b U primjeni članka 5. stavka 3. nadležna tijela mogu odlučiti primjenjivati sljedeći postupak:

Nadležna tijela mogu objaviti svoje namjere o sklapanju ugovora o javnim uslugama u željezničkom prijevozu objavom informacijske obavijesti u *Službenom listu Europske unije*.

Informacijska obavijest sadržava detaljan opis usluga koje će biti predmet ugovora koji treba sklopiti kao i vrstu i trajanje ugovora.

Operateri mogu iskazati svoj interes unutar razdoblja koje je utvrdilo nadležno tijelo, a koje ne može biti kraće od 60 dana od dana objave informacijske obavijesti.

Ako je nakon tog razdoblja:

- a) samo jedan operater iskazao interes za sudjelovanje u postupku za sklapanje ugovora o javnim uslugama i
- b) propisno je dokazao da će moći učinkovito pružati uslugu prijevoza usklađenu s obvezama utvrđenima u ugovoru o javnim uslugama i
- c) izostanak konkurencije nije rezultat umjetnog sužavanja parametara javne nabave i
- d) ne postoji prihvatljiva alternativa,

nadležna tijela mogu započeti pregovore s tim operaterom u svrhu sklapanja ugovora bez daljnje objave otvorenog natječajnog postupka.”

(a) Stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Osim ako je to zabranjeno nacionalnim pravom, nadležno tijelo može odlučiti izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama:

(a) ako je njihova prosječna godišnja vrijednost procijenjena na manje od 1 000 000 EUR ili manje od 7 500 000 EUR u slučaju ugovora o javnim uslugama koje uključuju usluge javnog željezničkog prijevoza putnika, ili

(b) ako se odnose na manje od 300 000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje ili manje od 500 000 kilometara godišnje u slučaju kad su ugovorom o javnim uslugama obuhvaćene i usluge javnog željezničkog prijevoza putnika.²³

U slučaju ugovora o javnim uslugama izravno sklopljenog s malim ili srednjim poduzetnikom koji posluje s najviše 23 cestovna vozila, te granične vrijednosti mogu se povisiti do prosječne godišnje vrijednosti procijenjene na manje od 2 000 000 EUR ili na manje od 600 000 prevezenih kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.”

²³ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da se više granične vrijednosti primjenjuju na usluge javnog željezničkog prijevoza putnika ili na usluge javnog prijevoza putnika kada željeznica predstavlja više od 50 % vrijednosti dotičnih usluga.

(aa) Dodaje se sljedeći stavak 4.a:

„4.a Osim ako je to zabranjeno nacionalnim pravom, nadležno tijelo može odlučiti izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama za javni željeznički prijevoz:

- (a) i. ako smatra da je izravno sklapanje opravdano odgovarajućim strukturnim i zemljopisnim značajkama dotičnog tržišta i mreže, posebno njihovom veličinom, značajkama potražnje, složenosti mreže, **njezine tehničke i zemljopisne izolacije** te uslugama obuhvaćenima ugovorom, i
- ii. ako takav ugovor može dovesti do poboljšanja kvalitete usluga i/ili ekonomičnosti u usporedbi s prethodno sklopljenim ugovorom o javnim uslugama.

Na temelju toga nadležno tijelo izdaje obrazloženu odluku te o tome bez neopravdanog odlaganja obavještuje Komisiju.

Smatra se da države članice u kojima je prilikom stupanja na snagu ove Uredbe najveći godišnji opseg manji od 23 milijuna vlak-kilometara i koje imaju samo jedno nadležno tijelo na nacionalnoj razini te jedan ugovor o javnim uslugama koji obuhvaća cjelokupnu mrežu ispunjavaju uvjete iz točke i. Ako te države članice odluče izravno sklopiti ugovor o javnim uslugama, o tome obavještavaju Komisiju. Ujedinjena Kraljevina može odlučiti primijeniti ovaj podstavak na Sjevernu Irsku.

Ako nadležno tijelo odluči izravno sklopiti ugovor o javnim uslugama, ono određuje mjerljive, transparentne i provjerljive zahtjeve u pogledu učinkovitosti. Takvi zahtjevi obuhvaćeni su ugovorom.

Zahtjevi u pogledu učinkovitosti posebno obuhvaćaju točnost usluga, učestalost željezničkih operacija, kvalitetu željezničkih vozila i prijevozni kapacitet za putnike.

Ugovor uključuje posebne pokazatelje učinkovitosti kojima se nadležnom tijelu omogućuje periodička procjena te su u njemu određene učinkovite i odvrćajuće mjere koje treba nametnuti u slučaju da željeznički prijevoznik ne uspije ispuniti zahtjeve u pogledu učinkovitosti.

Nadležno tijelo periodički procjenjuje i objavljuje je li željeznički prijevoznik ostvario svoje ciljeve ispunjavanja zahtjeva u pogledu učinkovitosti kako su utvrđeni u ugovoru. Poduzima odgovarajuće i pravovremene mjere, uključujući učinkovite i odvrćajuće ugovorne kazne u slučaju da tražena poboljšanja kvalitete usluga i/ili ekonomičnosti nisu ostvarena. Nadležno tijelo može u bilo koje vrijeme u potpunosti ili djelomično suspendirati sklopljeni ugovor ili ga otkazati na temelju ove odredbe u slučaju da operator ne ispuni zahtjeve u pogledu učinkovitosti u obavljanju usluga.

(b) ako se odnose samo na usluge željezničkog prijevoza putnika koje pruža operator koji istovremeno upravlja cijelom željezničkom infrastrukturom ili velikim dijelom željezničke infrastrukture na kojoj se usluge pružaju, što je isključeno iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8., 13. i poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u skladu s člankom 2. stavkom 3. točkom (a) ili (b) Direktive 2012/34/EU.

Odstupajući od članka 4. stavka 3., izravno sklopljeni ugovori sukladno ovom stavku ne traju dulje od deset godina, osim ako se primjenjuje članak 4. stavak 4.

Ugovori sklopljeni u skladu s ovim stavkom objavljuju se uzimajući u obzir legitimnu zaštitu povjerljivih poslovnih informacija i komercijalnih interesa.”

(ab) Stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. U slučaju prekida usluga ili neposrednog rizika od nastanka takve situacije, nadležno tijelo može poduzeti [...] izvanredne mjere. Ta izvanredna mjera može imati oblik izravnog sklapanja ili službenog sporazuma o produljenju ugovora o javnim uslugama ili zahtjeva za ispunjavanjem određenih obveza obavljanja javnih usluga. Operater javne usluge ima pravo žalbe na odluku kojom se nameće ispunjavanje obveza obavljanja određenih javnih usluga. Sklapanje ili produljenje ugovora o javnim uslugama izvanrednom mjerom odnosno nametanje takvog ugovora ne smije biti dulje od dvije godine.”

(b) Dodaje se sljedeći stavak 6.a:

„6.a Nadležna tijela mogu odlučiti da, radi povećanja tržišnog natjecanja među željezničkim prijevoznicima, ugovore za javni željeznički prijevoz putnika kojima su obuhvaćeni dijelovi iste mreže ili skupina trasa sklope s različitim željezničkim prijevoznicima. U tu svrhu nadležna tijela mogu prije početka postupka nadmetanja ograničiti broj ugovora koje će sklopiti s istim željezničkim prijevoznikom.”

5. Umeće se sljedeći članak **5.a[...]**:

„Članak **5.a[...]**

Željeznička vozila

S obzirom na postupak za konkurentsko sklapanje ugovora nadležna tijela procjenjuju jesu li potrebne mjere da bi se osigurao učinkovit i nediskriminirajući pristup odgovarajućim željezničkim vozilima.”²⁴

²⁴ Mogla bi se umetnuti uvodna izjava kako bi se pojasnilo da je svrha te odredbe osigurati učinkovito tržišno natjecanje u natječajnom postupku.

6. U članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Sve naknade u vezi s općim pravilom ili s ugovorom o javnim uslugama u skladu su s člankom 4., bez obzira na to kako je ugovor sklopljen. Sve naknade, bilo koje prirode, u vezi s ugovorom o javnim uslugama koji nisu sklopljeni u skladu s člankom 5. stavkom 1. ili 3. odnosno u vezi s općim pravilom, također su u skladu s odredbama iz Priloga.”
7. Članak 7. mijenja se kako slijedi:
- (a) Stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Svako nadležno tijelo jednom godišnje objavljuje skupno izvješće o obvezama obavljanja javnih usluga za koje je ono odgovorno, datumu početka i trajanju ugovorâ o javnim uslugama, o odabranim operaterima javnih usluga, plaćenim naknadama i isključivim pravima koja su uz naknadu dodijeljena tim operaterima javnih usluga. Izvješće razlučuje autobusni od željezničkog prijevoza, omogućuje nadzor i procjenu obavljanja, kvalitete i financiranja mreže javnog prijevoza i, ako je prikladno, pruža podatke o prirodi i opsegu svih dodijeljenih isključivih prava. Države članice olakšavaju središnji pristup tim izvješćima, na primjer na zajedničkom internetskom portalu.”
- (b) U stavku 2. dodaje se sljedeća točka:
- „(d) predviđeni datum početka i trajanje ugovora o obavljanju javnih usluga.”

8. Članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) Prva rečenica stavka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3.,

- i. članak 5. primjenjuje se na sklapanje ugovora o javnim uslugama za usluge prijevoza putnika cestom i drugim vrstama prijevoza tračnicama osim željeznicom, kao što su podzemna željeznica ili tramvaji, od 3. prosinca 2019.
- ii. Članak 5., uz iznimku stavka 4.a, primjenjuje se na usluge željezničkog prijevoza putnika od 3. prosinca 2019.
- iii. Članak 5. stavak 4.a primjenjuje se na usluge željezničkog prijevoza putnika počevši od deset godina od dana stupanja na snagu ove Uredbe.
- iv. Članak 5. stavak 6. i članak 7. stavak 3. prestaju se primjenjivati počevši od deset godina od dana stupanja na snagu ove Uredbe.

Ugovori o obavljanju javnih usluga za javni željeznički prijevoz putnika koji su izravno sklopljeni u skladu s člankom 5. stavkom 6. mogu se nastaviti do datuma isteka njihove valjanosti.”

(b) Umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2.a Ugovori o javnim uslugama za usluge javnog željezničkog prijevoza putnika sklopljeni izravno na temelju postupka koji nije pravedan konkurentni postupak od datuma stupanja na snagu ove Uredbe do 3. prosinca 2019. mogu se nastaviti do datuma isteka njihove valjanosti. Odstupajući od članka 4. stavka 3., takvi ugovori ne smiju trajati dulje od deset godina, osim kada se primjenjuje članak 4. stavak 4.”

(c) U stavku 3. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) od 26. srpnja 2000. i prije [stupanje na snagu ove Uredbe] na temelju postupka koji nije pravedan konkurentni natječajni postupak”.

Članak 2.

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

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*
