

Bruselj, 1. oktober 2015
(OR. en)

12243/15

Medinstitucionalne zadeve:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Št. dok. Kom.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Zadeva:	Četrty železniški paket: Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza – splošni pristop

I. Uvod

Komisija je 30. januarja 2013 predložila četrti železniški paket, ki obsega šest zakonodajnih predlogov, katerih namen je odpraviti preostale ovire za dokončno oblikovanje enotnega evropskega železniškega območja in tako prispevati k povečanju modalnega deleža železniškega prometa v notranjem prometu EU.

Glavni cilj tega zakonodajnega paketa je zlasti izboljšati kakovost in učinkovitost železniških storitev z odpravo preostalih pravnih, institucionalnih in tehničnih ovir ter tako povečati uspešnost in konkurenčnost železniškega sektorja.

Zakonodajni paket lahko razdelimo na dva stebra: „tehnični steber“ in „tržni steber“.

Dogovor o tehničnem stebru je bil z Evropskim parlamentom dosežen junija 2015. V okviru tržnega stebra poteka v Svetu razprava o dveh predlogih Komisije: predlogu direktive o spremembi Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (direktiva o upravljanju) in predlogu uredbe o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza (uredba o obveznosti javne službe).

II. Delo v okviru teles Sveta

Delovna skupina za kopenski promet je julija 2014 začela pregled treh predlogov Komisije v okviru tržnega stebra. V času italijanskega predsedstva je bila opravljena orientacijska razprava in sprejeto poročilo o napredku. Orientacijska razprava se je nadaljevala v času latvijskega predsedstva, ko je bilo sprejeto drugo poročilo o napredku.

Luksemburško predsedstvo je delovni skupini julija 2015 predstavilo kompromisne predloge v zvezi z direktivo o upravljanju in uredbo o obveznosti javne službe, ki jih je delovna skupina obravnavala na sejah 9., 16. in 23. julija ter 8., 10., 16., 17. in 22. septembra.

Revidirane kompromisne predloge predsedstva je 30. septembra preučil Coreper. Na tej seji je bila rešena večina odprtih vprašanj, dve vprašanji pa sta ostali odprti. Predsedstvo se je seznanilo s pripombami delegacij in predlaga revidirani besedili, ki naj bi ju preučili ministri.

Spremembe v prilogah k temu poročilu v primerjavi s poročilom za Coreper so označene s **krepkim tiskom in podčrtane** ter znakom [...].

Vse delegacije imajo preučitveni pridržek glede teh sprememb. Združeno kraljestvo je ohranilo tudi parlamentarni preučitveni pridržek.

III. Odprta vprašanja

Predsedstvo se je seznanilo s pripombami več držav članic glede obeh besedil, ki so bile izražene na seji Coreperja v zvezi s prehodnimi obdobji. Meni, da je kompromisno besedilo, ki je ga v zvezi s tem vprašanjem predlagalo, uravnoteženo, saj nekatere države članice želijo daljša prehodna obdobja, druge pa jih želijo skrajšati. To vprašanje bo najverjetneje v vsakem primeru obravnavano med pogajanji z Evropskim parlamentom.

Predsedstvo na podlagi razprav na seji Coreperja meni, da morajo odločitev o dveh spodaj navedenih vprašanjih sprejeti ministri, da bi lahko dosegli splošni pristop glede obeh predlogov.

Direktiva o upravljanju

Skladnost med direktivo o upravljanju in uredbo o obveznosti javne službe – člen 10(2)

Na seji Coreperja je ena delegacija predlagala besedilo, katerega namen je zagotoviti pravno varnost glede morebitnih nasprotujočih si določb v direktivi o upravljanju in uredbi o obveznosti javne službe v zvezi z načelom prostega dostopa do železniške infrastrukture. Ta predlog je podprlo več delegacij. Nasprotno pa so druge delegacije izrazile resne pomisleke, ker se bojijo, da bi s takim predlogom ustvarili neenake pogoje ter tako ogrozili ravnovesje med uredbo o obveznosti javne službe in direktivo o upravljanju.

Predsedstvo je na podlagi teh razprav predstavilo nekaj kompromisnih predlogov, da bi ublažilo pomisleke, ki so jih delegacije izrazile na seji Coreperja. Ena sprememba je bila vnesena v člen 10(2) direktive o upravljanju, v ustrezno uvodno izjavo pa so bila vključena dodatna pojasnila. Te spremembe so razvidne v besedilu v Prilogi I.

Začasno odstopanje v izrednih okoliščinah – člen 5(3a)

Ena delegacija je na seji Coreperja predlagala nekaj sprememb besedila predsedstva v členu 5(3a). Ta določba uvaja začasno odstopanje, omejeno na sedem let, za države članice, ki pogodbe običajno sklepajo na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov, vendar pa želijo imeti možnost neposrednega sklepanja novih pogodb o izvajanju javne službe v izrednih okoliščinah. Te izredne okoliščine so navedene v omenjeni določbi.

Nekaj sprememb, ki jih je omenjena delegacija predlagala, je bilo vključenih v predlog predsedstva v Prilogi II, ki je bil prav tako predstavljen na seji Coreperja.

IV. Zaključek

Svet naj preuči besedili iz prilog k temu poročilu, da bodo rešena preostala odprta vprašanja ter da bo na seji 8. oktobra 2015 sprejet splošni pristop glede obeh besedil.

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture

Člen 1

Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

-1. Člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

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

(aa) doda se nov odstavek 3a:

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

lokalne proge z omejenim prometom, katerih dolžina ne presega 100 km in ki se uporabljajo za tovorni promet med glavno prometno povezavo ter odpravnimi mesti in namembnimi kraji pošiljk vzdolž teh prog, če te proge upravljajo drugi subjekti kot glavni upravljavec infrastrukture in če jih (a) uporablja le en tovorni prevoznik ali če (b) bistvene funkcije izvaja organ, ki ni pod nadzorom prevoznika v železniškem prometu [...]. V primeru enega samega tovornega prevoznika ga lahko države članice izvzamejo tudi iz uporabe poglavja IV, dokler za zmogljivost ne zaprosi drug prosilec. Ta določba se lahko uporablja tudi, kadar se proga v omejenem obsegu uporablja tudi za storitve potniškega prometa. Države članice obvestijo Komisijo o nameravanem izvzetju takšnih prog iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 8.“

(ab) doda se nov odstavek 3b:

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

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

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

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

(ba) vstavi se nov odstavek 8a:

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

Izvzetje je mogoče podaljšati za obdobja, ki ne presegajo pet let. Država članica, ki namerava podaljšati izvzetje, o svoji nameri obvesti Komisijo najpozneje 12 mesecev pred iztekom izvzetja. Komisija preuči, ali so pogoji za izvzetje iz prejšnjega pododstavka še vedno izpolnjeni. Če pogoji niso izpolnjeni, Komisija sprejme odločitev o prenehanju izvzetja v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).“

(c) vstavi se odstavek 12:

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

(d) vstavi se odstavek 13:

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

1. Člen 3 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim: ¹

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

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

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

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

¹ Vstavljena bi bila lahko uvodna izjava, s katero bi pojasnili, da železniške infrastrukture lahko obratujejo kot ločene strukture, vertikalno integrirana podjetja ali vertikalno integrirana podjetja v kombinaciji s podizvajanjem.

² Vstavljena bi bila lahko uvodna izjava, s katero bi pojasnili, da uporaba železniške infrastrukture zajema tudi vodenje, upravljanje in signalizacijo. Vstavljena bo uvodna izjava, s katero bo pojasnjeno, da bi bilo treba pri tem zagotoviti, da infrastruktura ustreza predvideni uporabi.

- (2c) „obnavljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za zamenjavo obstoječe infrastrukture, ki ne spremenijo njenega splošnega delovanja;
- (2d) „posodabljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za spremembo obstoječe infrastrukture, ki izboljšajo njeno splošno delovanje;
- (2e) „bistvene funkcije“ upravljanja infrastrukture pomeni odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti in dodeljevanja posameznih vlakovnih poti, ter odločanje o zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin, v skladu z okvirom za zaračunavanje uporabnin in okvirom za dodeljevanje zmogljivosti, ki ju države članice določijo na podlagi členov 29 in 39.“

(b) dodajo se naslednje točke:

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

- upravljavca infrastrukture nadzoruje podjetje, ki obenem nadzoruje tudi enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture, ali
- upravljavca infrastrukture nadzoruje eden ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture, ali
- upravljavec infrastrukture nadzoruje enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture.

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

Če sta upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu popolnoma neodvisna drug od drugega, a država članica oba nadzoruje neposredno brez vmesnega subjekta, ne štejeta za vertikalno integrirano podjetje za namene te direktive³;

(32) „javno-zasebno partnerstvo“ pomeni zavezujoč dogovor med javnimi organi in enim ali več podjetji, ki niso glavni upravljavec infrastrukture države članice⁴; na podlagi dogovora podjetja deloma ali v celoti zgradijo in/ali financirajo železniško infrastrukturo in/ali dobijo pravico za opravljanje funkcij, naštetih v točki (2), za vnaprej določeno obdobje. Dogovor je lahko v kakršni koli ustrezni pravno zavezujoči obliki, določeni v nacionalni zakonodaji;

(33) „upravni odbor“ pomeni **višji** organ podjetja, ki opravlja izvršilne in upravne funkcije ter je pristojen in odgovoren za tekoče vodenje podjetja;

(33a) „nadzorni odbor“ pomeni **naivšji** organ podjetja, ki opravlja nadzorne naloge, vključno z izvajanjem nadzora nad upravnim odborom in splošnimi strateškimi odločitvami v zvezi s podjetjem.“

2. V členu 6 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim besedilom:

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

³ Koncept popolne neodvisnosti za namene te opredelitve bi bil lahko pojasnjen v uvodni izjavi. „Vmesni subjekt“ se ne sme razumeti kot ministrstvo.

⁴ Dejstvo, da država članica določi, kateri subjekt je glavni upravljavec infrastrukture, bi se lahko navedlo v uvodni izjavi.

3. Člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Neodvisnost upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture odgovoren za uporabo, vzdrževanje in obnavljanje omrežja ter da je pooblaščen za razvoj železniške infrastrukture v tem omrežju, v skladu z nacionalnim pravom.
2. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture organiziran kot subjekt, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu in, pri vertikalno integriranih podjetjih, od katerih koli drugih pravnih subjektov znotraj podjetja.
3. Države članice zagotovijo, da isti posamezniki ne morejo biti hkrati zaposleni:
 - kot člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu;
 - kot osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, in člani upravnega odbora prevoznika v železniškem prometu;
 - če obstaja nadzorni odbor, kot člani nadzornega odbora upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu.
4. Pri vertikalno integriranih podjetjih člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, ne prejemajo finančnih koristi od prevoznikov v železniškem prometu ali bonusov, povezanih predvsem s finančno uspešnostjo posameznih prevoznikov v železniškem prometu. Lahko pa se jim ponudijo spodbude v zvezi s splošnim delovanjem železniškega sistema.

5. Če imajo različni subjekti znotraj vertikalno integriranega podjetja skupne informacijske sisteme, je dostop do občutljivih informacij v zvezi z bistvenimi funkcijami omejen na pooblaščen osebo upravljalca infrastrukture.

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

4. Vstavijo se naslednji členi 7a do 7g:

„Člen 7a

Neodvisnost bistvenih funkcij

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

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

- prevoznik v železniškem prometu ali drug pravni subjekt nima odločilnega vpliva na upravljalca infrastrukture v zvezi z bistvenimi funkcijami, brez poseganja v vlogo držav članic glede določanja okvira za zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo in okvira za dodeljevanje zmogljivosti ter posebnih pravil za zaračunavanje uporabnin v skladu s členoma 29 in 39;
- prevoznik v železniškem prometu nima odločilnega vpliva na imenovanja in odpuste oseb, pristojnih za odločanje o bistvenih funkcijah⁵;
- mobilnost oseb, pristojnih za bistvene funkcije, ne povzroči nasprotja interesov.

⁵ Lahko bi se vstavila uvodna izjava, v kateri bi navedli, da so zajeti tudi pritožbeni postopki.

3. Države članice lahko odločijo, da zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo oziroma dodeljevanje poti izvajata organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje poti, ki sta po pravni obliki, organizaciji in odločanju neodvisna od prevoznika v železniškem prometu. V tem primeru lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabljale določb člena 7(2) in tretje alineje člena 7(3).⁶ Prva alineja člena 7(3) in člen 7(4) se smiselno uporabljata za vodje oddelkov, pristojne za upravljanje infrastrukture in zagotavljanje železniških storitev.

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

Člen 7b

Nepriistranskost upravljavca infrastrukture v zvezi z upravljanjem prometa in načrtovanjem vzdrževanja

1. Funkciji upravljanja prometa in načrtovanja vzdrževanja se izvajata pregledno in nediskriminatorno.

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

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

⁶ Vstavljena bi bila lahko uvodna izjava, s katero bi pojasnili, kako se ustrezne določbe te direktive smiselno uporabljajo za vertikalno integrirana podjetja, v katerih upravljavca infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu nista ločeni pravni osebnosti, vendar sta organizacijsko razdeljena na ločene oddelke znotraj istega podjetja.

Člen 7c

Podizvajanje in deljeno opravljanje funkcij upravljavca infrastrukture⁷

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

- (a) odda funkcije v podizvajanje drugemu subjektu, če ta ni prevoznik v železniškem prometu, ne nadzoruje prevoznika v železniškem prometu ali ga ne nadzoruje prevoznik v železniškem prometu;
- (b) odda v podizvajanje izvedbo del in povezanih nalog v zvezi z razvojem, vzdrževanjem in obnavljanjem železniške infrastrukture, in sicer prevoznikom v železniškem prometu ali podjetjem, ki nadzorujejo prevoznika v železniškem prometu, ali ki jih prevoznik v železniškem prometu nadzoruje.

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

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

⁷ Lahko bi vključili uvodno izjavo, s katero bi pojasnili, da je v okviru nacionalnega prava mogoče z zakonodajnim aktom oddati funkcije upravljavca infrastrukture v podizvajanje.

2a. Kadar bistvene funkcije niso dodeljene operaterju oskrbe z električno energijo, se ta izvzame iz pravil, ki veljajo za upravljavce infrastrukture, če je zagotovljena skladnost z ustreznimi določbami o razvoju omrežja, zlasti členom 8.

3. Upravljavec infrastrukture lahko pod nadzorom neodvisnega pristojnega organa, ki ga določijo države članice, nediskriminatorno sklepa dogovore o sodelovanju z enim ali več prevozniki v železniškem prometu, da bi stranke imele koristi, na primer od manjših stroškov ali boljšega delovanja dela omrežja, na katerega se nanaša dogovor.

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

Finančna preglednost

Poleg člena 6 se uporabljajo naslednje določbe:

- (a) Ob upoštevanju nacionalnih postopkov, ki se uporabljajo v vsaki državi članici, lahko upravljavec infrastrukture prihodke od dejavnosti upravljanja infrastrukture, vključno z javnimi sredstvi, uporablja le za financiranje svojega poslovanja, med drugim za servisiranje svojih posojil, in izplačilo dividend [...] lastnikom⁹ družbe, med katerimi so lahko tudi zasebni delničarji¹⁰.
- (b) Upravljavci infrastrukture ne odobravajo posojil prevoznikom v železniškem prometu, ne neposredno ne posredno.
- (bb) Prevozniki v železniškem prometu ne odobravajo posojil upravljavcem infrastrukture, ne neposredno ne posredno.
- (c) Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja se odobrijo, izplačajo in servisirajo le po tržnih obrestnih merah in pogojih, ki odražajo posamezni profil tveganja zadevnega subjekta.
- (cc) Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja, odobrena pred [datum začetka veljavnosti te direktive], so veljavna do zapadlosti, če so bila sklenjena po tržnih obrestnih merah in če se dejansko izplačajo in servisirajo.

⁸ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnilo, da določba iz člena 31 državam članicam ne preprečuje, da bi predvidele, da se prihodki upravljavca infrastrukture od infrastrukturne uporabnine stekajo preko državnih računov.

⁹ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnilo, da so lastniki družbe država in zasebni delničarji, ne pa tudi holdingi.

¹⁰ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnilo, da bi moral imeti upravljavec infrastrukture možnost, da ta prihodek in dividende izplača neposredno ali prek drugega subjekta znotraj podjetja.

- (d) Vse storitve, ki jih drugi pravni subjekti vertikalno integriranega podjetja nudijo upravljavcu infrastrukture, temeljijo na pogodbah in se plačajo bodisi po tržnih cenah bodisi po cenah, ki odražajo proizvodne stroške in vključujejo primerno stopnjo dobička.
- (dd) Dolgovi, pripisani upravljavcu infrastrukture, so jasno ločeni od dolgov, pripisanih drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja. Ti dolgovi se servisirajo ločeno. To ne pomeni, da se končno plačilo dolgov ne more opraviti prek podjetja iz prve alineje člena 3(31) ali prek drugega subjekta znotraj podjetja.
- (de) Računi upravljavca infrastrukture in drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno integriranega podjetja se vodijo na način, ki zagotavlja izpolnjevanje teh določb ter omogoča ločeno računovodstvo in pregledne finančne tokove znotraj podjetja.
- (f) Znotraj vertikalno integriranega podjetja upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj navedenega podjetja.

Če ključne funkcije opravljata neodvisni organ za zaračunavanje in organ za dodeljevanje zmogljivosti v skladu s členom 7a(3) in če države članice ne uporabljajo člena 7(2), se smiselno uporabljajo določbe tega člena. Sklicevanja na upravljavca infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu in druge pravne subjekte vertikalno integriranega podjetja iz člena 7d se razumejo kot sklicevanja na zadevne oddelke podjetja. Upoštevanje zahtev iz člena 7d se prikaže v ločenih računih ustreznih oddelkov podjetja.

Člen 7e

Mehanizmi usklajevanja

Kjer je primerno, države članice zagotovijo vzpostavitev ustreznih mehanizmov usklajevanja med njihovimi glavnimi upravljavci infrastrukture in vsemi zainteresiranimi prevozniki v železniškem prometu ter prosilci iz člena 8(3). K sodelovanju so lahko povabljeni tudi predstavniki uporabnikov in lokalnih ali regionalnih organov. Usklajevanje med drugim zadeva:

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

Člen 7f

Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture¹¹

1. Države članice zagotovijo, da so njihovi glavni upravljavci infrastrukture udeleženi in sodelujejo v omrežju, ki se redno sestaja zaradi:

- (a) (a) razvoja železniške infrastrukture Unije,
 - (b) podpiranja pravočasnega in učinkovitega izvajanja enotnega evropskega železniškega območja,
 - (c) izmenjave najboljših praks,
 - (d) spremljanja rezultatov ter
 - (e) prispevanja k dejavnostim spremljanja trga iz člena 15.
2. Komisija je članica omrežja in podpira njeno delo.“

¹¹ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnilo, da bodo obstoječe strukture dobile pravno podlago.

5. Člen 10 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. **Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1370/2007 se** prevoznikom v železniškem prometu pod enakimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah zaradi izvajanja [...] storitev železniškega potniškega prometa. Prevozniki v železniškem prometu imajo pravico, da potnike pobirajo na kateri koli postaji in jih odlagajo na drugi. Ta pravica vključuje dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev iz točke 2 Priloge II.“,¹²

¹² Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnilo, da ta določba, ki zagotavlja prost dostop do železniške infrastrukture za opravljanje storitev notranjega potniškega prometa, ne posega v pravico pristojnih organov, da sami odločajo, med katerimi prevozniki bodo izbirali za neposredno dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe: „Pravica, da se prevoznikom v železniškem prometu odobri dostop do infrastrukture ne vpliva na možnost pristojnega organa, da dodeli izključne pravice v skladu s členom 3 Uredbe (ES) št. 1370/2007 ali da pogodbo o izvajanju javne službe sklene neposredno pod pogoji, določenimi v členu 5 iste uredbe. Država članica zaradi obstoja take pogodbe o izvajanju javne službe ne bi smela imeti pravice, da prepove dostop drugih prevoznikov v železniškem prometu do zadevne železniške infrastrukture za izvajanje storitev železniškega potniškega prevoza, razen če bi te storitve ogrozile ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.“

(b) doda se nov odstavek 1(a):

„1(a). Brez poseganja v mednarodne obveznosti Unije in držav članic, lahko države članice, ki mejijo na tretjo državo, omejijo pravico do dostopa iz člena 10 za storitve iz in v navedeno tretjo državo, ki se opravljajo na omrežju, katerega tirna širina ni enaka tirni širini glavnega železniškega omrežja znotraj EU, če pride do izkrivljanja konkurence v čezmejnem železniškem prometu med državami članicami in navedeno tretjo državo. Takšno izkrivljanje je med drugim lahko posledica pomanjkanja nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture in povezanih storitev v zadevni tretji državi.

Če namerava država članica v skladu s tem odstavkom sprejeti odločitev o omejitvi pravice do dostopa, osnutek odločitve predloži Evropski komisiji in se o tem posvetuje z drugimi državami članicami.

Če v treh mesecih ne Komisija ne država članica temu ne ugovarjata, lahko država članica sprejme odločitev.

Komisija lahko sprejme ukrepe, v katerih so podrobno določeni postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).“

13

(c) odstavka 3 in 4 se črtata.

13

Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi pojasnili, da lahko države članice odločijo, da pogoji za odobritev pravice do dostopa do železniške infrastrukture za izvajanje storitev potniškega železniškega prometa vsebujejo pogoje, ki bodo omogočili opravljanje takšnih storitev v povezanem sistemu voznih redov.

6. Člen 11 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice lahko omejijo pravico do 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 za opravljanje javne službe in bi uveljavljanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnovesje zadevne pogodbe ali pogodb za opravljanje javne službe.“;

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

„Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ oziroma organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitev pa temelji na vnaprej določenih merilih. To določijo po zahtevi, ki jo v enem mesecu po informaciji 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;
- (b) kateri koli drugi zainteresirani pristojni organ, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;
- (c) upravljavec infrastrukture;
- (d) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe.“

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

- (a) ustrežni 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 odloči, da bi bilo zaradi nameravane potniške storitve iz člena 38(4) ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe, navede možne spremembe takšne storitve, ki bi zagotovile, da so izpolnjeni pogoji za odobritev pravice do dostopa iz člena 10(2).“;

- (d) v odstavku 4 se za prvim stavkom doda naslednji stavek:

„Komisija [36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive] sprejme primerljive ukrepe v zvezi z notranjimi storitvami potniškega prometa.“

(e) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice lahko prav tako omejijo pravico do dostopa do železniške infrastrukture za izvajanje notranjih storitev potniškega prometa med danim odhodnim krajem in danim namembnim krajem v isti državi članici, če je bila izključna pravica za prevoz potnikov med navedenimi postajami dodeljena na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe, sklenjene pred 16. junijem 2015, in če izvajalec javne službe ne prejme nobenega plačila za opravljanje teh storitev. Taka omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti pogodbe oziroma 10 let od začetka veljavnosti te direktive, kar nastopi prej.“¹⁴

7. Vstavi se naslednji člen 13a:

„Člen 13a

Skupni informacijski sistemi in povezani sistemi za izdajanje vozovnic

1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007¹⁵ in Direktivo 2010/40/EU¹⁶ lahko države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve notranjega potniškega prometa, da sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij ali se odločijo, da pristojne organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzroča izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in da ga upravlja javni ali zasebni pravni subjekt ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa.

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

¹⁴ To vprašanje bi bilo treba ustrezno upoštevati tudi v besedilu uredbe o obveznosti javne službe, med drugim zato, da bi zagotovili določeno mero skladnosti med časovnimi obdobji iz uredbe o obveznosti javne službe in besedil v zvezi z upravljanjem.

¹⁵ UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

¹⁶ UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

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

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

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.

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

10. V členu 56(1) se vstavijo naslednje točke (h), (i) in (j):

„(h) upravljanjem prometa;

(i) načrtovanjem vzdrževanja in obnavljanja;

(j) skladnostjo z zahtevami iz členov 2(13), 7, 7a, 7b, 7c in 7d.“

11. Sklicevanje na točko „(g)“ v odstavkih (2) in (9) člena 56 se nadomesti s sklicevanjem na točko „(j)“.

12. Člen 56(12) se spremeni:

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

Finančne tokove iz člena 7d(a), posojila iz člena 7d(c) in (cc) ter dolgove iz člena 7d(dd) nadzoruje regulatorni organ.

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

13. Člen 32(4) se spremeni:

„Infrastrukturne uporabnine za uporabo železniških koridorjev, opredeljenih v Odločbi Komisije 2009/561/ES, se diferencirajo, da bi se spodbudila opremljenost vlakov z ETCS v skladu z različico, sprejeto z Odločbo Komisije 2008/386/EC, in poznejšimi različicami. Takšna diferenciacija ne povzroči nobenega povečanja skupnih prihodkov upravljavca železniške infrastrukture.

Države članice se lahko odločijo, da se takšna diferenciacija infrastrukturnih uporabnin ne uporablja na železniških progah, določenih v Odločbi 2009/561/ES, na katerih lahko vozijo le vlaki, opremljeni z ETCS.

Države članice se lahko odločijo za razširitev takšne diferenciacije na železniške proge, ki niso opredeljene v Odločbi 2009/561/ES.“

14. V členu 57 se doda odstavek 10:

„10. Za odločitve glede infrastrukture v dveh državah lahko države članice zahtevajo usklajevanje med zadevnimi regulatornimi organi, da se zagotovi usklajen učinek odločitev.“

Člen 2¹⁷

1.

Ne glede na člen 3(2) države članice najpozneje 36 mesecev po začetku veljavnosti sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov.

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

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

Člen 3

1. Ta direktiva začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.
2. Točke od 5 do 12 člena 1 se uporabljajo od 1. januarja 2020, pravočasno za delovni vozni red, ki se začne uporabljati 14. decembra 2020.

¹⁷ Vstavila bi se lahko naslednja uvodna izjava, v kateri bi pojasnili, da lahko države članice v prehodnem obdobju ohranijo obstoječe notranje predpise o dostopu do trga v skladu z nacionalno zakonodajo: „V procesu odpiranja nacionalnih trgov železniških storitev konkurenci z odobritvijo dostopa do omrežij vsakemu prevozniku v železniškem prometu bi morale imeti države članice na voljo dovolj dolgo prehodno obdobje za prilagoditev svoje nacionalne zakonodaje in svoje nacionalne organizacije. Države članice bi zato morale imeti možnost, da ohranijo svoje obstoječe nacionalne predpise o dostopu do trga do konca prehodnega obdobja.“

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament**Za Svet*

*Predsednik**Predsednik*

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza

Člen 1

Uredba (ES) št. 1370/2007 se spremeni¹⁸:

1. Za točko (a) člena 2 se vstavi naslednja točka:

„(aa) ‚javne storitve železniškega potniškega prevoza‘ pomenijo javni potniški prevoz po železnici brez drugih vrst potniškega prevoza po tirih, kot so podzemne železnice ali tramvaji;“.

2. Vstavi se naslednji člen 2a:

„Člen 2a

Specifikacije za obveznosti javne službe

1. Pristojni organ določi specifikacije za obveznosti javne službe v javnem potniškem prevozu in obseg njihove uporabe v skladu s členom 2(e).

Te specifikacije so skladne s cilji politike javnega prevoza.

2. Specifikacije obveznosti javne službe in z njimi povezano nadomestilo čistega finančnega učinka obveznosti javne službe:

- (a) omogočajo stroškovno učinkovito doseganje ciljev politike javnega prevoza. To vključuje možnost združevanja storitev, pri katerih se stroški pokrijejo, in storitev, pri katerih se stroški ne pokrijejo;

¹⁸ Dodala bi se lahko naslednja uvodna izjava: „Poseben cilj te uredbe je izboljšanje kakovosti, preglednosti, učinkovitosti in uspešnosti javnih storitev železniškega potniškega prevoza.“

- (b) zagotavljajo dolgoročno finančno vzdržno izvajanje javnega potniškega prevoza v skladu z zahtevami politike javnega prevoza.“^{19 20}

3. Člen 4 se spremeni:

- (0a) v odstavku 1 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, določene v členu 2(e) in členu 2a, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevna geografska območja;“

- (a) Zadnji stavek točke (b) odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

„V primeru pogodb o izvajanju javne službe, ki niso sklenjene v skladu s členom 5(1) ali (3), se ti parametri določijo tako, da nobeno nadomestilo ne sme preseči zneska, potrebnega za kritje neto finančnega učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo s tem povezani prihodki, ki jih izvajalec javne službe obdrži, in primeren dobiček;“

- (b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. „Kadar pristojni organi v skladu z nacionalnim pravom od izvajalcev javne službe zahtevajo, naj izpolnjujejo določene kakovostne in socialne standarde, ali določijo socialna in kakovostna merila, se ti standardi in merila vključijo v razpisno dokumentacijo in pogodbe o izvajanju javne službe.“

- (c[...]) Doda se naslednji odstavek 8:

¹⁹ Dodala bi se lahko naslednja uvodna izjava: „Obveznosti javne službe bi morale biti skladne s politiko javnega prevoza. Vendar to pristojnim organom ne daje pravice, da prejmejo posebej določen znesek finančnih sredstev.“

²⁰ Dodala bi se lahko naslednja uvodna izjava: „Da bi upoštevali raznolikost ozemeljske in politične ureditve držav članic, lahko pogodbo o izvajanju javne službe sklene pristojni organ, ki ga sestavlja več javnih organov. V takšnem primeru bi bilo treba določiti jasna pravila o vlogi vsakega od njih v postopku sklepanja pogodbe o izvajanju javne službe.“

„8. Pristojni organi vsem zainteresiranim stranem zagotovijo ustrezne informacije za pripravo ponudbe v okviru za konkurenco odprtega razpisnega postopka, in sicer ob spoštovanju legitimne zaščite zaupnih poslovnih informacij. Te informacije vključujejo podatke o povpraševanju potnikov, prevozninah, stroških in prihodkih, povezanih z javnim potniškim prevozom, na katerega se nanaša razpis, ter podrobnosti o specifikacijah za infrastrukturo, ki so pomembne za obratovanje potrebnih vozil ali voznega parka, s čimer jim omogočijo pripravo poslovnih načrtov na podlagi natančnih podatkov. Upravljavci železniške infrastrukture podpirajo pristojne organe pri zagotavljanju vseh ustreznih specifikacij za infrastrukturo. Ob neizpolnjevanju navedenih določb se izvede pravna revizija iz člena 5(7).“

4. Člen 5 se spremeni:

(0a) v odstavku 2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se lahko vsak pristojni lokalni organ – ne glede na to, ali gre za posamezen organ ali skupino organov, ki opravljajo integrirane javne storitve potniškega prevoza – odloči, da bo sam opravljal javne storitve potniškega prevoza ali da bo pogodbe o izvajanju javne službe sklenil neposredno s pravno ločenim subjektom, nad katerim pristojni lokalni organ – ali, v primeru skupine organov, vsaj en pristojni lokalni organ – izvaja nadzor, ki je primerljiv z nadzorom, ki ga izvaja nad svojimi službami.

V primeru javne storitve v železniškem prevozu lahko skupino organov iz prejšnjega **pod**odstavka sestavljajo tudi izključno pristojni lokalni organi, katerih geografsko območje pristojnosti ni nacionalno. Javna storitev potniškega prevoza ali pogodba o izvajanju javne službe iz prejšnjega **pod**odstavka lahko krijeta izključno potrebe po prevozu v urbanih aglomeracijah in/ali na podeželskih območjih.“²¹

(0aa) v členu 5(3) se besedilo „iz odstavkov 4, 5 in 6“ nadomesti z besedami „iz odstavkov 3a, [...]4, 4a, 5 in 6.“

²¹ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi pojasnili, da je v pristojnosti držav članic, da v nacionalnem pravu določijo, kaj ustreza pojmom urbanih aglomeracij in podeželskih območij: „Glede na raznolikost upravnih razdelitev, ki obstajajo v državah članicah, v primeru pogodb o izvajanju javnih storitev železniškega potniškega prevoza, ki jih neposredno sklene skupina lokalnih pristojnih organov iz člena 5(2), države članice same odločajo, kateri lokalni organi so pristojni za zadevne „urbane aglomeracije“ in „podeželska območja.“

(0b) doda se naslednji odstavek 3a:

„3a. Za pogodbe o izvajanju javne službe **v železniškem prevozu**, ki se sklenejo na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka, se lahko pristojni organ odloči, da začasno sklepa nove pogodbe neposredno, kadar [...] **meni, da neposredno sklenitev pogodbe upravičujejo** izredne okoliščine [...] . Takšne izredne okoliščine vključujejo primere, ko:

– se oceni, da kakovost in število ponudb nista zadostna za zagotovitev učinkovite porabe denarja, ali

– obstaja več za konkurenco odprtih razpisov, ki jih že izvaja pristojni organ in/ali drugi pristojni organi in ki bi lahko vplivali na število in kakovost prejetih ponudb, če bi se pogodba razpisala na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka, ali

– – je treba spremeniti obseg ene ali več pogodb o izvajanju javne službe, da bi se izboljšalo izvajanje javnih storitev.

Pristojni organ izda obrazloženo odločitev ter o tem takoj obvesti Komisijo.

[...] Pogodbe, **sklenjene na podlagi tega odstavka**, niso daljše od [7] let.

Pogodbe, sklenjene v skladu s tem odstavkom, se objavijo, pri čemer se spoštuje legitimna zaščita zaupnih poslovnih informacij in poslovnih interesov.“²²

²² Dodala bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi se pojasnili primeri, ki jih ureja ta določba.

(0c) doda se naslednji odstavek 3b:

„3b. Pristojni organi lahko v skladu s členom 5(3) sklenejo uporabiti naslednji postopek:

Pristojni organi lahko objavijo svojo namero, da pogodbo o izvajanju javne službe v železniškem prevozu sklenejo na podlagi objave informativnega obvestila v Uradnem listu Evropske unije.

V informativnem obvestilu so navedeni podroben opis storitev, ki bodo predmet sklenjene pogodbe, ter vrsta in obdobje veljavnosti pogodbe.

Izvajalci lahko izrazijo interes v obdobju, ki ga določi pristojni organ in ne sme biti krajše od 60 dni po objavi informativnega obvestila.

Če po izteku tega obdobja:

(a) samo en izvajalec izrazi interes za sodelovanje v postopku za sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe in

(b) ustrezno dokaže, da bo dejansko lahko opravljal storitev prevoza ob spoštovanju obveznosti iz pogodbe o izvajanju javne službe, in

(c) neobstoj konkurence ni posledica umetnega omejevanja parametrov javnega naročila ter

(d) ni ustrezne alternative,

lahko pristojni organi začnejo pogajanja s tem izvajalcem, da bi pogodbo sklenili brez nadaljnje objave odprtega razpisnega postopka.“

(a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se lahko pristojni organ odloči neposredno skleniti pogodbe o izvajanju javne službe:

(a) kadar je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na: manj kot 1 000 000 EUR ali manj kot 7 500 000 EUR, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje javne storitve železniškega potniškega prevoza, ali

(b) kadar je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov javnih storitev potniškega prevoza oziroma manj kot 500 000 kilometrov, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje javne storitve železniškega potniškega prevoza.²³

V primeru, da se pogodba o izvajanju javne službe sklene neposredno z malim ali srednjim podjetjem, ki upravlja največ 23 vozil, se te zgornje meje lahko povišajo bodisi do povprečne letne vrednosti, ocenjene na manj kot 2 000 000 EUR, bodisi na letno opravljanje manj kot 600 000 kilometrov javnih storitev potniškega prevoza.“

²³ Lahko bi se vstavila uvodna izjava s pojasnilom, da višji prag velja za javne storitve železniškega potniškega prevoza ali za javne storitve potniškega prevoza, pri katerih železniški prevoz predstavlja več kot 50 % vrednosti zadevnih storitev.

(aa) doda se naslednji odstavek 4a:

„4a. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se lahko pristojni organ odloči neposredno skleniti pogodbe o izvajanju javne službe za javni železniški prevoz:

(a) (i) če meni, da je neposredna sklenitev upravičena zaradi zadevnih strukturnih in geografskih značilnosti zadevnega trga in omrežja, zlasti njunega obsega, značilnosti povpraševanja, kompleksnosti omrežja, **njegove tehnične in geografske izoliranosti ter** storitev, ki jih zajema pogodba, in

(ii) če bi takšna pogodba pomenila izboljšanje kakovosti storitev in/ali stroškovne učinkovitosti v primerjavi s predhodno sklenjeno pogodbo o izvajanju javne službe.

Pristojni organ na tej podlagi izda obrazloženo odločitev ter o tem takoj obvesti Komisijo.

Za države članice, v katerih je ob začetku veljavnosti te uredbe največji letni obseg manjši od 23 milijonov vlakovnih kilometrov in ki imajo le en pristojni organ na nacionalni ravni in eno pogodbo o izvajanju javne službe, ki zajema celotno omrežje, se šteje, da izpolnjujejo pogoje iz točke (i). Če se te države članice odločijo neposredno skleniti pogodbo o izvajanju javne službe, o tem obvestijo Komisijo. Združeno kraljestvo se lahko odloči, da ta pododstavek uporabi za Severno Irsko.

Kadar se pristojni organ odloči, da bo pogodbo o izvajanju javne službe sklenil neposredno, se opredelijo merljive, pregledne in preverljive zahteve glede učinkovitosti. Takšne zahteve so vključene v pogodbo.

Zahteve glede učinkovitosti zajemajo zlasti točnost storitev, pogostost obratovanja vlakov, kakovost voznega parka in prevozne zmogljivosti za potnike.

Pogodba vključuje posebne kazalnike uspešnosti, ki omogočajo redno ocenjevanje s strani pristojnega organa, v njej pa so navedeni tudi učinkoviti in odvrtačilni ukrepi, ki se uvedejo, če železniško podjetje ne izpolnjuje zahtev glede učinkovitosti.

Pristojni organ redno ocenjuje in objavlja, ali železniško podjetje dosega svoje cilje v zvezi z izpolnjevanjem zahtev glede učinkovitosti, kot so določene v pogodbi. V primeru, da zahtevano izboljšanje kakovosti storitev in/ali stroškovne učinkovitosti ni doseženo, sprejme ustrezne in pravočasne ukrepe, vključno z učinkovitimi in odvrtačilnimi pogodbenimi kaznimi. V primeru, da izvajalec ne izpolnjuje zahtev glede učinkovitosti, lahko pristojni organ kadar koli v celoti ali delno začasno preneha izvajati ali dokončno prekine pogodbo, sklenjeno na podlagi te določbe;

(b) če zadevajo opravljanje izključno storitev železniškega potniškega prevoza s strani izvajalca, ki obenem upravlja celotno železniško infrastrukturo ali večji del železniške infrastrukture, na kateri se opravljajo storitve, ki je v skladu s členom 2(3)(a) ali (b) Direktive 2012/34/EU izvzeta iz uporabe člena 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 in poglavja IV Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja.

Z odstopanjem od člena 4(3) se pogodbe, sklenjene neposredno v skladu s tem odstavkom, ne sklenejo za obdobje, daljše od deset let, razen če se uporablja člen 4(4).

Pogodbe, sklenjene v skladu s tem odstavkom, se objavijo, pri čemer se spoštuje legitimna zaščita zaupnih poslovnih informacij in poslovnih interesov.“

(ab) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. V primeru prekinitve storitev ali neposrednega tveganja za nastanek takšnega stanja lahko pristojni organ sprejme nujne ukrepe. Ti nujni ukrepi so neposredna sklenitev ali uradni dogovor o podaljšanju pogodbe o izvajanju javne službe ali naložitev opravljanja določenih obveznosti javne službe. Izvajalec javne službe ima pravico do pritožbe zoper odločitev o naložitvi opravljanja določenih obveznosti javne službe. Sklenitev ali podaljšanje pogodbe o izvajanju javne službe z nujnimi ukrepi oziroma naložitev takšne pogodbe ne presega dveh let.“

(b) Doda se naslednji odstavek 6a:

„6a. Pristojni organi se lahko odločijo, da pogodbe za javni železniški potniški prevoz, ki zajemajo dele istega omrežja ali skupino prog, sklenejo z različnimi železniškimi podjetji, da bi povečali konkurenco med železniškimi podjetji. V ta namen se lahko pristojni organi pred objavo razpisnega postopka odločijo omejiti število pogodb, ki se sklenejo z istim železniškim podjetjem.“

5. Vstavi se naslednji člen 5a[...]:

„Člen 5a[...]

Železniški vozni park

Da bi zagotovili konkurenčen postopek oddaje javnega naročila, pristojni organi ocenijo, ali so potrebni ukrepi za zagotovitev učinkovitega in nediskriminatornega dostopa do ustreznega voznega parka.“²⁴

²⁴ Vstavila bi se lahko uvodna izjava, v kateri bi pojasnili, da je namen te določbe zagotoviti dejansko konkurenco v razpisnem postopku.

6. V členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:
- „1. Vsa nadomestila, povezana s splošnim pravilom ali pogodbo o izvajanju javne službe, so ne glede na način sklenitve pogodbe skladna s členom 4. Vsa nadomestila ne glede na njihovo naravo, povezana s pogodbo o izvajanju javne službe, ki ni bila sklenjena v skladu s členom 5(1) ali (3), ali s splošnim pravilom, so skladna tudi z določbami iz priloge.“
7. Člen 7 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
- „1. Vsak pristojni organ enkrat letno objavi zbirno poročilo o obveznostih javne službe pod njegovo odgovornostjo, datumu začetka in obdobju veljavnosti pogodb o izvajanju javne službe, izbranih izvajalcih javne službe ter nadomestilih in izključnih pravicah, ki so v zameno dodeljene tem izvajalcem javne službe. Poročilo razlikuje med avtobusnim in železniškim prevozom ter omogoča nadzor in oceno uspešnosti, kakovosti in financiranja javnega prometnega omrežja ter, če je to ustrezno, vsebuje informacije o vrsti in obsegu dodeljenih izključnih pravic. Države članice olajšajo osrednji dostop do teh poročil, na primer prek skupnega spletnega portala.“
- (b) v odstavku 2 se doda naslednja točka:
- „(d) predvideni datum začetka in obdobje veljavnosti pogodbe o izvajanju javne službe.“

8. Člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„2. Brez poseganja v odstavek 3

- i) se člen 5 za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe za storitve cestnega potniškega prevoza in druge vrste prevoza po tirih razen železniškega prevoza, kot so podzemna železnica ali tramvaji, uporablja od 3. decembra 2019;
- (ii) se člen 5 z izjemo odstavka 4a za storitve železniškega potniškega prevoza uporablja od 3. decembra 2019;
- (iii) se člen 5(4a) za storitve železniškega potniškega prevoza začne uporabljati deset let po datumu začetka veljavnosti te uredbe;
- (iv) se člen 5(6) in člen 7(3) prenehata uporabljati deset let po datumu začetka veljavnosti te uredbe.

Pogodbe o izvajanju javne službe za javne storitve železniškega potniškega prevoza, ki so neposredno sklenjene v skladu s členom 5(6), se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti.“

(b) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. Pogodbe o izvajanju javne službe za javne storitve železniškega potniškega prevoza, ki so neposredno sklenjene po datumu začetka veljavnosti te uredbe in pred 3. decembrom 2019 na podlagi postopka, ki ni pošten, za konkurenco odprt postopek, se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Z odstopanjem od člena 4(3) takšne pogodbe niso sklenjene za obdobje, daljše od desetih let, razen če se uporablja člen 4(4).“

(c) v odstavku 3 se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) po 26. juliju 2000 in pred [začetek veljavnosti te uredbe] na podlagi postopka, ki ni pošten, za konkurenco odprt razpisni postopek.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament**Za Svet*

*Predsednik**Predsednik*
