

## DIREKTIVA 2001/14/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 26. veljače 2001.

o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture i sigurnosnim potvrdama

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije<sup>1</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora<sup>2</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>3</sup>,djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora<sup>4</sup> s obzirom na zajednički tekst koji je 22. studenog 2000. odobrio Odbor za mirenje,

budući da:

- (1) je veće povezivanje željezničkog sektora Zajednice bitan element u ostvarenju unutarnjeg tržišta i postizanju održive pokretljivosti.
- (2) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice<sup>5</sup> propisuje prava na pristup u međunarodnom željezničkom prometu za željeznička poduzeća i međunarodne udruge željezničkih poduzeća; ova prava znače da se željezničkom infrastrukturom mogu služiti višestruki korisnici.
- (3) Direktiva Vijeća 95/19/EZ od 19. lipnja 1995. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju infrastrukturnih

naknada<sup>6</sup> utvrdila je osnovni okvir za raspodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture.

- (4) Te Direktive nisu spriječile znatne izmjene u strukturi i razini pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture te obliku i trajanju postupka raspodjele kapaciteta.
- (5) Kako bi se osigurala transparentnost i nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi svim željezničkim poduzećima, sve se potrebne informacije za korištenje prava na pristup moraju objaviti u izvješću mreže.
- (6) Odgovarajući će programi raspodjele kapaciteta željezničke infrastrukture u kombinaciji s konkurentnim prijevoznicima rezultirati boljom ravnotežom između načina prijevoza.
- (7) Poticanje optimalne uporabe željezničke infrastrukture dovest će do smanjenja troškova prijevoza za društvo.
- (8) Učinkoviti sektor teretnog željezničkog prometa, posebice na graničnim prijelazima, zahtijeva otvaranje tržišta.
- (9) Države članice trebaju biti u mogućnosti dozvoliti kupcima usluga željezničkog prijevoza da se izravno uključe u postupak raspodjele kapaciteta.
- (10) Revitalizacija europskih željeznica pomoću proširenog pristupa transeuropskoj mreži teretnih vlakova za međunarodni prijevoz tereta zahtijeva pošteno kombinirano tržišno natjecanje između željezničkog i cestovnog prometa, posebice uzimajući u obzir različite vanjske učinke; odgovarajući programi ubiranja pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture u kombinaciji s odgovarajućim programima ubiranja pristojbi za uporabu drugih prometnih infrastrukture i konkurentni prijevoznici

<sup>1</sup> SL EZ C 321, 20. listopada 1998, str. 10 i SL EZ C 116 E, 26. travnja 2000, str. 40

<sup>2</sup> SL EZ C 209, 22. srpnja 1999, str. 22

<sup>3</sup> SL EZ C 57, 29. veljače 2000, str. 40

<sup>4</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 10. ožujka 1999. (SL EZ C 175, 21. lipnja 1999, str. 120), potvrđeno 27. listopada 1999. (SL EZ C 154, 5. lipnja 2000, str. 22), zajedničko stajalište Vijeća od 28. ožujka 2000. (SL EZ C 178, 27. lipnja 2000, str. 28) i Odluka Europskog parlamenta od 5. srpnja 2000. (koja još nije objavljena u Službenom listu), Odluka Europskog parlamenta od 1. veljače 2001. i Odluka Vijeća od 20. prosinca 2000.

<sup>5</sup> SL EZ L 237, 24. kolovoza 1991, str. 25. Direktiva izmijenjena i dopunjena Direktivom 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (vidi str. 1 ovog Službenog lista).

<sup>6</sup> SL EZ L 143, 27. lipnja 1995, str. 75.

rezultirat će optimalnom ravnotežom različitih načina prijevoza.

- (11) Programi ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta trebaju omogućiti jednaki i nediskriminirajući pristup svim poduzećima te što je više moguće pokušati udovoljiti potrebama svih korisnika i vrsta prometa na pravedan i nediskriminirajući način.

RADNA VERZIJA

- (12) Unutar okvira koje su utvrdile države članice programi ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta trebaju potaknuti upravitelje željezničkih infrastruktura da optimalno iskoriste svoju infrastrukturu.
- (13) Programi raspodjele kapaciteta trebaju pružiti željezničkim poduzećima jasne i dosljedne znakove koji će ih dovesti do donošenja razumnih odluka.
- (14) Kako bi se uzete u obzir potrebe korisnika ili potencijalnih korisnika kapaciteta željezničke infrastrukture da planiraju svoje poslove prema potrebama kupaca i financijera, upravitelj infrastrukture treba osigurati raspodjelu kapaciteta infrastrukture na način koji odražava potrebu da se zadrže i poboljšaju razine pouzdanosti usluga.
- (15) Poželjno je da se željezničkim poduzećima i upraviteljima infrastrukture pruže poticaji za smanjenje prekida i poboljšanje izvedbe mreže.
- (16) Programi ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta trebaju omogućiti pošteno tržišno natjecanje u pružanju usluga željezničkog prijevoza.
- (17) Treba uzeti u obzir poslovne zahtjeve i kandidata i upravitelja infrastrukture.
- (18) Treba povećati fleksibilnost koju upravitelj infrastrukture ima na raspolaganju glede raspodjele kapaciteta infrastrukture, no to mora biti u skladu s udovoljavanjem razumnih zahtjeva kandidata.
- (19) Postupak raspodjele kapaciteta mora spriječiti nametanje prekomjernih ograničenja drugim poduzećima koja imaju, ili namjeravaju steći, pravo uporabe infrastrukture kako bi razvila svoj posao.
- (20) Poželjno je upraviteljima infrastrukture osigurati određeni stupanj fleksibilnosti kako bi se omogućila učinkovitija uporaba infrastrukturne mreže.
- (21) U okviru programa raspodjele kapaciteta i ubiranja pristojbi trebalo bi uzeti u obzir činjenicu da su različite sastavnice željezničke infrastrukturne mreže možda bile osmišljene za drugačije glavne korisnike.
- (22) Zahtjevi usluga putničkog prijevoza mogu se često kositi sa zahtjevima teretnog prometa; zahtjevi usluga putničkog prijevoza mogu rezultirati mrežom čija su gradnja i održavanje skupocjeniji od mreže namijenjene isključivo za teretni promet; sve veća razlika u brzini između teretnog i putničkog željezničkog parka može dovesti do još većeg sukoba između ove dvije vrste prometa.
- (23) Različiti korisnici i različiti tipovi korisnika često imaju drugačiji utjecaj na kapacitet infrastrukture, te se stoga potrebe različitih usluga trebaju primjereno uravnotežiti.
- (24) Usluge prijevoza za javno tijelo na temelju ugovora mogu zahtijevati posebna pravila kako bi zaštitile svoj znak od korisnika .
- (25) Programi ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta moraju voditi računa o učincima sve većeg zasićenja kapaciteta infrastrukture što na kraju može dovesti do nestašice kapaciteta.
- (26) Različiti vremenski okviri za planiranje vrsta prometa znače da je poželjno osigurati mogućnost da se udovolji zahtjevima za kapacitet infrastrukture koji su pristigli nakon postupka utvrđivanja voznog reda.
- (27) Korištenje informatičke tehnologije može povećati brzinu i pristupačnost postupka utvrđivanja voznog reda te poboljšati mogućnost kandidata da daju ponude za kapacitet infrastrukture, a jednako tako poboljšati i mogućnost uspostavljanja željezničkih pruga koje prelaze mrežu više upravitelja infrastrukture.
- (28) Kako bi se osigurao optimalan ishod za željeznička poduzeća, poželjno je zatražiti ispitivanje korištenja kapaciteta infrastrukture u slučaju kad koordinacija zahtjeva za kapacitetom treba udovoljiti potrebama korisnika.
- (29) S obzirom na to da upravitelj infrastrukture ima monopol poželjno je zatražiti ispitivanje dostupnog kapaciteta infrastrukture, te metoda njegova povećanja u slučaju kad postupak

raspodjele kapaciteta nije u mogućnosti udovoljiti zahtjevima korisnika.

- (30) Nedostatak podataka o zahtjevima ostalih željezničkih poduzeća kao i o ograničenjima unutar sustava može otežati željezničkim poduzećima pokušaj da poboljšaju svoje zahtjeve za kapacitet infrastrukture.
- (31) Treba osigurati bolju koordinaciju programa raspodjele kako bi se osigurala veća atraktivnost željeznice za promet koji se služi mrežom više upravitelja infrastrukture, a posebice za međunarodni promet.

RADNA VERZIJA

- (32) Treba smanjiti narušavanje tržišnog natjecanja, ili između željezničkih infrastruktura, ili između vrsta prometa, do kojeg može doći zbog značajnih razlika u načelima ubiranja pristojbi.
- (33) Poželjno je odrediti one sastavnice usluge infrastrukture bez kojih prijevoznik nije u mogućnosti pružiti uslugu, a koje bi se trebale pružiti u zamjenu za minimalnu pristupnu pristojbu.
- (34) Poželjno je ulagati u željezničku infrastrukturu, te bi programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture trebali potaknuti upravitelje infrastrukture na odgovarajuća ulaganja tamo gdje su gospodarski korisna.
- (35) Svi će programi ubiranja pristojbi predstavljati gospodarske znakove za korisnike. Ti znakovi za željeznička poduzeća trebaju biti dosljedni i trebaju ih dovesti do donošenja razumnih odluka.
- (36) Kako bi se utemeljila odgovarajuća i poštena razina infrastrukturnih pristojbi, upravitelji infrastrukture trebaju zabilježiti i ustanoviti procjenu svoje aktive te jasno prikazati čimbenike troškova u radu infrastrukture.
- (37) Poželjno je voditi računa o vanjskim troškovima pri donošenju odluka o prijevozu.
- (38) Pristojbe za međunarodni promet trebaju biti takve da željeznica može udovoljiti potrebama tržišta; kao posljedica toga pristojbe za uporabu infrastrukture trebaju biti u iznosu troška koji je izravno nastao iz pružanja usluge željezničkog prijevoza.
- (39) Ukupna razina nadoknade troška kroz infrastrukturne pristojbe utječe na potrebnu razinu državnog doprinosa; države članice mogu zahtijevati različite razine ukupne nadoknade troškova kroz pristojbe uključujući povišenje cijena ili stope prihoda koje tržište može podnijeti dok uravnotežuju nadoknadu troška s kombiniranom konkurentnosti teretnog željezničkog prometa. Međutim, poželjno je da svi programi ubiranja pristojbi za uporabu infrastrukture omoguće prometu uporabu one željezničke mreže koja barem može podmiriti dodatne troškove koje nameće.
- (40) Željeznička infrastruktura je prirodni monopol. Stoga je potrebno potaknuti upravitelje infrastrukture da smanje troškove i učinkovito upravljaju svojim infrastrukturama.
- (41) Treba uzeti u obzir činjenicu da dugi niz godina razina ulaganja u infrastrukturu i tehnologija nisu omogućile stvaranje uvjeta za stvarni razvoj željezničkog prometa. Stoga se, kao rješenje ovakve pozadine, preporučuje odgovarajuće unapređivanje, a posebice u kontekstu uspostavljanja transeuropske mreže teretnih vlakova, koristeći *inter alia* raspoloživa sredstva zajednice i ne dovodeći u pitanje unaprijed uspostavljene prioritete.
- (42) Popusti koje dobivaju željeznička poduzeća moraju se odnositi na stvarnu uštedu upravnih troškova; popusti se također mogu koristiti u svrhu promicanja učinkovite uporabe infrastrukture.
- (43) Poželjno je da se željezničkim poduzećima i upraviteljima infrastrukture pruže poticaji za smanjenje prekida mreže.
- (44) Raspodjela kapaciteta je uključena u trošak upravitelja infrastrukture te treba zatražiti isplatu za to.
- (45) Potrebne su mjere koje će osigurati da sva željeznička poduzeća ovlaštena na temelju zakona Zajednice posjeduju odgovarajuću sigurnosnu potvrdu prije nego što započnu s radom na teritoriju države članice; izdavanje sigurnosnih potvrda mora udovoljavati zakonu Zajednice.
- (46) Učinkovito upravljanje i pravedna i nediskriminirajuća uporaba željezničke infrastrukture zahtijeva uspostavljanje regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu ovih pravila i akata Zajednice u svojstvu višeg suda, bez obzira na mogućnost sudskog nadzora.
- (47) Potrebne su posebne mjere koje će uzeti u obzir specifičnu geopolitičku i geografsku situaciju određenih država članica kao i specifičnu organizaciju željezničkog sektora u različitim državama članicama

osiguravajući pritom integritet unutarnjeg tržišta.

- (48) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. kojom su predviđeni postupci za izvršavanje provedbenih ovlasti danih Komisiji<sup>1</sup>.
- (49) U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti utvrđenima u članku 5. Ugovora, države članice ne mogu u potpunosti postići ciljeve ove Direktive, to jest da se koordiniraju dogovori u državama članicama koje vode raspodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranje pristojbi za njihovu uporabu kao i sigurnosne potvrde, u svrhu da se osiguraju pravedni i nediskriminirajući uvjeti pristupa infrastrukturi kao i da se vodi računa o jasno međunarodnim dimenzijama koje su uključene u rad bitnih elemenata željezničkih mreža te ih stoga, zbog potrebe za koordiniranim transnacionalnim aktivnostima, može bolje postići Zajednica. Ova Direktiva poštuje sve potrebno kako bi se ostvarili ti ciljevi.

RADNA VERZIJA

---

<sup>1</sup> SL EZ L 184, 17. srpnja 1999, str. 23.

(50) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2830/77 od 12. prosinca 1977. koja se odnosi na potrebne mjere za postizanje usporedivosti između računovodstvenih sustava i godišnje poslovne evidencije željezničkih poduzeća<sup>1</sup>, Uredba Vijeća (EEZ) br. 2183/78 od 19. rujna 1978. kojom su predviđena jednaka načela određivanja cijena za željeznička poduzeća<sup>2</sup>, Odluka Vijeća 82/529/EEZ od 19. srpnja 1982. o određivanju cijena za međunarodni prijevoz robe željeznicom<sup>3</sup>, Odluka Vijeća 83/418/EEZ od 25. srpnja 1983. o trgovinskoj neovisnosti željeznice u upravljanju njezinim međunarodnim prometom putnika i prtljage<sup>4</sup> i Direktiva 95/19/EZ zamijenjene su ovom Direktivom te se stoga trebaju ukinuti,

b) mreže namijenjene samo za gradske i prigradske usluge putničkog prijevoza;

c) regionalne mreže koje za regionalni teretni promet koristi isključivo željezničko poduzeće koje je izvan dosega Direktive 91/440/EZ dok drugi kandidat ne zatraži kapacitet na toj mreži;

d) privatne željezničke infrastrukture koje isključivo služe vlasniku za njegov vlastiti prijevoz tereta.

4. Vicinalne linije za cestovna prijevozna sredstva kroz Tunnel La Manche izvan su dosega ove Direktive.

Članak 2.

### Definicije

U svrhu ove Direktive:

a) «raspodjela» označava raspodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture koju čini upravitelj infrastrukture;

b) «kandidat» označava ovlašteno željezničko poduzeće i/ili međunarodnu udrugu željezničkih poduzeća te, u državama članicama koje pružaju ovakvu mogućnost, druge fizičke osobe i/ili pravne osobe zaposlene u državnoj i javnoj upravi ili s tržišnim interesom za nabavu kapaciteta infrastrukture, kao što su javne vlasti u Uredbi (EEZ) br. 1191/69<sup>5</sup> i otpremnici, špediteri tereta i kombinirani prijevoznici, za usluge željezničkog prijevoza svaki na svojem teritoriju;

c) «zakrčena infrastruktura» označava dionicu infrastrukture na kojoj u određenim razdobljima ne može biti u potpunosti udovoljena potreba za kapacitetom infrastrukture čak niti nakon koordinacije raznih zahtjeva za kapacitetom;

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

### POGLAVLJE I.

#### UVODNE ODREDBE

Članak 1.

#### Područje primjene

1. Ova se Direktiva odnosi na načela i postupke koji se primjenjuju u svezi s određivanjem i ubiranjem pristojbi željezničke infrastrukture i raspodjelom kapaciteta željezničke infrastrukture.

Države članice dužne su se pobrinuti da programi ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta poštuju načela utvrđena ovom Direktivom te time dozvole upravitelju infrastrukture prodaju na tržištu i da na najbolji način iskoristi raspoloživ kapacitet infrastrukture.

2. Ova se Direktiva primjenjuje na uporabu željezničke infrastrukture za domaće i međunarodne usluge željezničkog prijevoza.

3. Države članice mogu izuzeti iz dosega ove Direktive:

a) zasebne lokalne i regionalne mreže za usluge putničkog prijevoza na željezničkoj infrastrukturi;

<sup>1</sup> SL EZ L 334, 24. prosinca 1977, str.13. Uredba posljednji put izmijenjena Aktom o pristupanju 1994.

<sup>2</sup> SL EZ L 258, 21. rujna 1978, str. 1. Uredba posljednji put izmijenjena Aktom o pristupanju 1994.

<sup>3</sup> SL EZ L 234, 9. kolovoza 1982, str. 5. Uredba posljednji put izmijenjena Aktom o pristupanju 1994.

<sup>4</sup> SL EZ L 237, 26. kolovoza 1983, str. 32. Uredba posljednji put izmijenjena Aktom o pristupanju 1994.

<sup>5</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o djelovanju država članica koje se odnosi na obveze koje tvore bitan dio državne i javne uprave u željezničkom i cestovnom prijevozu te unutarnjem plovnom putu (SL EZ L 156, 28. lipnja 1969, str. 1.). Uredba posljednji put izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1893/91 (SL EZ L 169, 29. lipnja 1991, str. 1.).

d) «plan povećanja kapaciteta» označava mjeru ili niz mjera koje treba provesti u određenom razdoblju, a predložene su da bi umanjile ograničenja kapaciteta koja na pojedinim dionicama infrastrukture dovode do «zakrčene infrastrukture»;

e) «koordinacija» označava postupak u kojem će tijelo za raspodjelu kapaciteta i kandidati pokušati riješiti probleme oko proturječnih zahtjeva za kapacitet infrastrukture;

f) «okvirni sporazum» označava zakonito obvezujući opći sporazum na temelju javnog i privatnog prava kojim se utvrđuju prava i obveze kandidata i upravitelja infrastrukture ili tijela koje vrši raspodjelu kapaciteta u odnosu na raspodjelu kapaciteta infrastrukture i ubiranje pristojbi u razdoblju dužem od jednog radnog voznog reda;

g) «kapacitet infrastrukture» označava mogućnost da se rasporede željezničke pruge koje zahtijeva infrastruktura u određenom razdoblju;

h) «upravitelj infrastrukture» označava svako tijelo ili poduzeće koje je posebice odgovorno za utemeljenje i održavanje željezničke infrastrukture. Ovo također može uključivati upravljanje kontrolom i sigurnosnim sustavima infrastrukture. Funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu biti dodijeljene različitim tijelima ili poduzećima;

i) «mreža» označava cjelokupnu željezničku infrastrukturu koju posjeduje i/ili kojom upravlja upravitelj infrastrukture;

j) «izvješće mreže» označava izvješće kojim se detaljno utvrđuju opća pravila, krajnji rokovi, postupci i kriteriji koji se odnose na programe ubiranja pristojbi i raspodjele kapaciteta. Također sadrži ostale podatke koji su potrebni podnositelju zahtjeva za kapacitet infrastrukture;

k) «željezničko poduzeće» označava svako javno ili privatno poduzeće kojemu je izdana dozvola u skladu sa zakonodavstvom Zajednice koje se primjenjuje i koje se prvenstveno bavi pružanjem usluga željezničkog prijevoza robe i/ili putnika s tim da poduzeće mora osigurati vuču; ovo uključuje i poduzeća koja se bave samo vučom;

l) «željeznička pruga» označava kapacitet infrastrukture koji je potreban kako bi vlakovi vozili iz jednog mjesta u drugo u danom vremenskom razdoblju;

m) «trenutno važeći vozni red» označava podatke o svim kretanjima vlakova i željezničkog parka koji

će se odviti na odgovarajućoj infrastrukturi u razdoblju u kojem je na snazi.

### Članak 3.

#### Izvješće mreže

1. Nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, upravitelj infrastrukture dužan je prikazati i objaviti izvješće mreže dostupno po cijeni koja ne smije biti veća od troška objavljivanja tog izvješća.

2. Izvješće mreže utvrđuje prirodu infrastrukture koju željeznička poduzeća imaju na raspolaganju. Sadržava podatke koji navode uvjete za pristup odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi. Sadržaj izvješća mreže predviđen je u Dodatku I.

3. Izvješće mreže po potrebi se obnavlja i mijenja.

4. Izvješće mreže se objavljuje najmanje četiri mjeseca prije završetka roka za zahtjeve za kapacitet infrastrukture.

## POGLAVLJE II.

### INFRASTRUKTURNE PRISTOJBES

#### Članak 4.

#### Uvođenje, utvrđivanje i ubiranje pristojbi

1. Države članice dužne su uvesti okvire za ubiranje pristojbi te pritom poštivati neovisnost upravitelja predviđenu u članku 4. Direktive 91/440/EEZ.

Prema spomenutom uvjetu o neovisnosti upravitelja, države članice uvode i posebna pravila ubiranja pristojbi ili te ovlasti povjeravaju upravitelju infrastrukture. Upravitelj infrastrukture izvršava utvrđivanje pristojbe za uporabu infrastrukture i ubiranje te pristojbe.

2. Kada upravitelj infrastrukture, u svojem pravnom obliku, organizaciji ili funkcijama donošenja odluka, nije neovisan o željezničkim poduzećima, sve funkcije opisane u ovom poglavlju, osim ubiranja pristojbi, obavlja tijelo za ubiranje pristojbi koje je, u svojem pravnom obliku, organizaciji i donošenju odluka, neovisno o željezničkim poduzećima.

3. Upravitelji infrastruktura dužni su surađivati u svrhu postizanja učinkovitih usluga željezničkog



prijevoza koji se proteže na veći broj infrastrukturnih mreža. Oni posebice teže tome da zajamče optimalnu konkurentnost međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza te osiguraju učinkovitu uporabu transeuropske mreže teretnih vlakova. Mogu uvesti odgovarajuće zajedničke organizacije koje bi ovo omogućile. Svaku suradnju ili zajedničku organizaciju obvezuju pravila utvrđena ovom Direktivom.

RADNA VERZIJA

4. Osim u slučaju posebnih sporazuma, temeljem članka 8, stavka 2, upravitelji infrastruktura vode brigu o tome da se programi ubiranja pristojbi, koji su u uporabi na području njihove čitave mreže, zasnivaju na istim načelima.

5. Upravitelji infrastruktura dužni su pobrinuti se za to da primjena programa ubiranja pristojbi rezultira jednakim i nediskriminirajućim pristojbama za različita željeznička poduzeća koja pružaju usluge jednake prirode na sličnim dijelovima tržišta te da pristojbe, koje se u stvarnosti primjenjuju, udovoljavaju pravilima koja su predviđena u izvješću mreže.

6. Upravitelj infrastrukture ili tijelo za ubiranje pristojbi dužni su poštivati poslovnu tajnu informacija koje im pruže kandidati.

#### Članak 5.

##### Usluge

1. Željeznička poduzeća, na nediskriminirajućoj osnovi, imaju pravo na minimalni pristupni paket i pristup objektima i uređajima putem pruge koji su opisani u Dodatku II. Dostava usluga na koje se odnosi Dodatak II, točka 2. izvršava se na nediskriminirajući način te se zahtjevi željezničkih poduzeća mogu odbiti jedino ako postoje druga rješenja koja su održiva pod uvjetima tržišta. Ako usluge pruža više upravitelja infrastrukture, pružatelj usluga «glavne infrastrukture» dužan je nastojati olakšati pružanje ovih usluga.

2. Kad upravitelj infrastrukture nudi bilo koju u nizu usluga opisanih u Dodatku II, točki 3. kao dodatne usluge, na zahtjev, dužan ih je pružiti željezničkom poduzeću.

3. Željeznička poduzeća mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture ili od drugih dobavljača daljnji niz pomoćnih usluga nabrojanih u Dodatku II, točki 4. Upravitelj infrastrukture nije obvezan pružiti ove usluge.

#### Članak 6.

##### Trošak infrastrukture i poslovne knjige

1. Države članice utvrđuju uvjete, uključujući po potrebi predujme, kako bi osigurale da u normalnim poslovnim uvjetima i u razumnom vremenskom razdoblju poslovne knjige upravitelja infrastrukture barem uravnoteže dobit od infrastrukturnih pristojbi, viškove od drugih komercijalnih poslova i

državna sredstva s jedne strane, te izdatke infrastrukture s druge.

Bez obzira na mogući dugoročni cilj korisnika koji pokrivaju infrastrukturne troškove za sve načine prijevoza na temelju poštenog, nediskriminirajućeg tržišnog natjecanja između različitih načina, kada se željeznički promet u mogućnosti natjecati s drugim načinima prijevoza, unutar okvira za ubiranje pristojbi članka 7. i 8, država članica može zatražiti od upravitelja infrastrukture da uravnoteži svoje poslovne knjige bez državnih sredstava.

2. Uzimajući u obzir sigurnost te održavanje i poboljšanje kvalitete usluga infrastrukture, upravitelje infrastrukture se potiče na smanjenje troškova opskrbe infrastrukture i razine pristupnih pristojbi.

3. Države članice dužne su se pobrinuti za provedbu opskrbe utvrđene u stavku 2, ili preko ugovornog sporazuma između kompetentnih vlasti i upravitelja infrastrukture, u razdoblju od najmanje tri godine, kojim su predviđena državna sredstva, ili uvođenjem odgovarajućih regulatornih mjera s odgovarajućim ovlastima.

4. Kad postoji ugovorni sporazum, uvjeti ugovora i struktura plaćanja koji osiguravaju sredstva upravitelju infrastrukture dogovaraju se unaprijed kako bi u cijelosti pokrili razdoblje ugovora.

5. Uvodi se metoda za raspodjelu troškova. Države članice mogu zatražiti prethodno odobrenje. Ova se metoda treba s vremena na vrijeme obnavljati prema međunarodnim propisima.

#### Članak 7.

##### Načela ubiranja pristojbi

1. Upravitelj infrastrukture ubire pristojbe za uporabu željezničke infrastrukture i koristi ih kao sredstva za svoje poslovanje.

2. Države članice mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture da pruži sve potrebne podatke o nametnutim pristojbama. U svezi s tim, upravitelj infrastrukture mora dokazati da infrastrukturne pristojbe, koje su uistinu fakturirane svakom prijevozniku, sukladno člancima 4. i 12, udovoljavaju metodologiji, pravilima i, prema potrebi, mjerilima predviđenima u izvješću mreže.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ili 5. ili članak 8, pristojbe za minimalni pristupni paket i pristup

objektima i uređajima putem mreže jednake su iznosu troška koji je izravno nastao iz pružanja usluge željezničkog prijevoza.

4. Infrastrukturalna pristojba može uključivati pristojbu koja odražava nestašicu kapaciteta onog dijela infrastrukture koji se može identificirati u razdobljima zakrčenosti.

RADNA VERZIJA

5. Moguće je izmijeniti infrastrukturnu pristojbu kako bi se uzeo u obzir trošak za onečišćenje okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom. Te izmjene variraju u skladu sa razinom prouzrokovanog onečišćenja.

Naplata troškova za onečišćenje okoliša, koja dovodi do povećanja cjelokupne dobiti upravitelja infrastrukture, može se izvršiti samo ako se naplata primjenjuje i za druge konkurentne načine prijevoza na usporedivoj razini.

Ako ne postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za druge konkurentne načine prijevoza, takva izmjena neće rezultirati cjelokupnom promjenom dobiti upravitelja infrastrukture. Ako postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za željeznički i druge konkurentne načine prijevoza te to stvara dodatnu dobit, države članice odlučuju kako iskoristiti tu dobit.

6. Kako bi se izbjegle nepoželjne nerazmjerne fluktuacije, može se utvrditi srednji iznos pristojbi na koje se odnose stavci 3, 4. i 5. u razumnom vremenskom rasponu i rasponu usluga željezničkog prijevoza. Bez obzira na to, razine infrastrukturnih pristojbi odnose se na troškove koji se mogu pripisati uslugama prijevoza.

7. Pružanje usluga na koje se odnosi Dodatak II, točka 2, nije obuhvaćeno ovim člankom. Ne dovodeći u pitanje prije spomenuto, prilikom određivanja cijena za usluge utvrđene u Dodatku II, točki 2, vodit će se računa o tržišnom natjecanju u željezničkom prijevozu.

8. Kad samo jedan pružatelj nudi usluge nabrojene u Dodatku II, točkama 3. i 4, kao dodatne i pomoćne usluge, naplata takve usluge se odnosi na trošak njezinog pružanja koji se izračunava na temelju stvarne razine uporabe.

9. Moguća je naplata pristojbi za kapacitet koji se koristi u svrhu održavanja infrastrukture. Te pristojbe neće iznositi više od neto gubitka upravitelja infrastrukture zbog održavanja.

#### Članak 8.

##### Iznimke kod načela ubiranja pristojbi

1. Kako bi se u potpunosti nadoknadio trošak upravitelja infrastrukture, država članica može, u slučaju da tržište to može podnijeti, odrediti povišenje cijena na temelju učinkovitih,

transparentnih i nediskriminirajućih načela te pritom jamčiti optimalnu konkurentnost posebice međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza. Sustav ubiranja pristojbi dužan je poštivati povećanja produktivnosti koja postignu željeznička poduzeća.

Međutim, razina pristojbi ne smije isključiti korištenje infrastrukture po segmentima tržišta koji mogu barem podmiriti trošak koji je izravno nastao iz pružanja usluga željezničkog prijevoza plus stopu prihoda koju tržište može podnijeti.

2. Za posebne projekte ulaganja u budućnosti ili one koji nisu bili stariji od 15 godina na dan kada je ova Direktiva stupila na snagu, upravitelj infrastrukture može odrediti ili nastaviti određivati više pristojbe na temelju dugoročnih troškova takvih projekata ako oni povećavaju učinkovitost i/ili učinkovitost troškova, a ne mogu ili nisu mogli biti drugačije napravljeni. Takvo uređenje ubiranja pristojbi može uključivati i sporazume o podjeli rizika novih ulaganja.

3. Da ne bi došlo do diskriminacije vodi se briga o tome da sve prosječne i neznatne pristojbe upravitelja infrastrukture za jednaku uporabu njegove infrastrukture budu usporedive te da su usporedive usluge na istom segmentu tržišta podložne istim pristojbama. Upravitelj infrastrukture dužan je u izvješću mreže pokazati da sustav ubiranja pristojbi udovoljava ovim zahtjevima ukoliko je to moguće učiniti bez otkrivanja povjerljivih poslovnih informacija.

4. Ukoliko upravitelj infrastrukture namjerava izmijeniti bitne elemente u sustavu ubiranja pristojbi na koje se odnosi stavak 1, on će to objaviti najmanje tri mjeseca unaprijed.

#### Članak 9.

##### Popusti

1. Ne dovodeći u pitanje članke 81, 82, 86. i 87. Ugovora i bez obzira na članak 7, stavak 3. ove Direktive, svi popusti pristojbi koje željezničko poduzeće, za bilo koju uslugu, plaća upravitelju infrastrukture moraju udovoljavati kriterijima utvrđenima u ovom članku.

2. Izuzimajući stavak 3, popusti se ograničavaju na samu uštedu upravnog troška upravitelja infrastrukture. Prilikom određivanja razine popusta ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje se već nalaze unutar naplaćenih pristojbi.

3. Upravitelji infrastruktura mogu uvesti programe raspoložive svim korisnicima infrastrukture za određene protoke prometa, dajući vremenski ograničene popuste kako bi potakli razvoj novih usluga željezničkog prijevoza ili popuste koji potiču uporabu znatno neiskorištenih linija.

RADNA VERZIJA

4. Popusti se mogu odnositi samo na pristojbe naplaćene za određenu dionicu infrastrukture.

5. Za slične usluge primjenjuju se slični programi popusta.

#### Članak 10.

##### **Programi naknade za neplaćene troškove za onečišćenje okoliša, troškove u slučaju nesreće i infrastrukturne troškove**

1. Države članice mogu uvesti vremenski ograničene programe naknade za uporabu infrastrukture za vidljivo neplaćene troškove za onečišćenje okoliša, troškove u slučaju nesreće i infrastrukturne troškove konkurentnih načina prijevoza ukoliko iznos tih troškova prelazi iznos istih u željezničkom prijevozu.

2. Kad prijevoznik koji dobiva naknadu uživa ekskluzivno pravo, korisnicima se također moraju pružiti usporedive pogodnosti.

3. Korištena metodologija i kalkulacije koje su se izvršile moraju biti na raspolaganju javnosti. Posebice se mogu prikazati određeni nezaračunati troškovi konkurentne prijevoznike infrastrukture koji su se izbjegli te se pobrinuti za to da se program ponudi poduzećima na nediskriminirajućoj osnovi.

4. Države članice dužne su se pobrinuti za to da takav program bude sukladan člancima 73, 87. i 88. Ugovora.

#### Članak 11.

##### **Program izvedbe**

1. Programi ubiranja pristojbi za uporabu infrastrukture potiču kroz program izvedbe željeznička poduzeća i upravitelja infrastrukture da smanje prekide i poboljšaju izvedbu željezničke mreže. Ovo može uključivati kazne za radnje koje uzrokuju prekid rada mreže, naknade za poduzeća koja su pretrpjela štetu u slučaju prekida te bonuse kao nagrade za izvedbu koja je bolja od očekivane.

2. Osnovna načela programa izvedbe primjenjuju se na cijeloj mreži.

#### Članak 12.

##### **Pristojbe za rezervaciju**

Upravitelji infrastrukture mogu odrediti odgovarajuću pristojbu za zatraženi kapacitet koji se ne koristi. Ovom se pristojbom potiče učinkovito korištenje kapaciteta.

Upravitelj infrastrukture dužan je uvijek biti u mogućnosti obavijestiti svaku zainteresiranu stranku o kapacitetu infrastrukture koji je raspodijeljen za željeznička poduzeća.

#### POGLAVLJE III.

##### **RASPODJELA KAPACITETA INFRASTRUKTURE**

#### Članak 13.

##### **Prava na kapacitet**

1. Upravitelj infrastrukture dužan je raspodijeliti kapacitet infrastrukture, a kandidat kojemu je kapacitet dodijeljen ne smije ga prenijeti na drugo poduzeće ili uslugu.

Zabranjuje se svako trgovanje kapacitetom infrastrukture te dovodi do isključenja iz daljnje raspodjele kapaciteta.

Prijenosom se ne smatra kada željezničko poduzeće koristi kapacitet prilikom obavljanja poslova kandidata koji nije željezničko poduzeće.

2. Kandidati mogu dobiti pravo uporabe određenog kapaciteta infrastrukture u obliku željezničke pruge u razdoblju od najviše jednog radnog voznog reda.

Upravitelj infrastrukture i kandidat mogu sklopiti okvirni sporazum kako je predviđeno člankom 17. za uporabu kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi za razdoblje duže od jednog radnog voznog reda.

3. Definicija odgovarajućih prava i obveza između upravitelja infrastrukture i kandidata u svezi s raspodjelom kapaciteta predviđena je ugovorima ili zakonima.

## Članak 14.

### **Raspodjela kapaciteta**

1. Države članice mogu utvrditi okvir za raspodjelu kapaciteta infrastrukture te pritom poštivati neovisnost upravljanja predviđenu u članku 4. Direktive 91/440/EEZ. Utvrđuju se određena pravila o raspodjeli kapaciteta. Upravitelj infrastrukture izvršava postupke raspodjele kapaciteta. Štoviše, upravitelj infrastrukture vodi brigu o tome da se raspodjela kapaciteta infrastrukture izvrši na pravednoj i nediskriminirajućoj osnovi, te u skladu sa zakonom Zajednice.

RADNA VERZIJA

2. Kad upravitelj infrastrukture, u svojem pravnom obliku, organizaciji ili funkcijama donošenja odluka, nije neovisan o željezničkim poduzećima, funkcije na koje se odnosi stavak 1, a koje su opisane u ovom poglavlju, obavlja tijelo za raspodjelu kapaciteta koje je, u svojem pravnom obliku, organizaciji i donošenju odluka, neovisno o željezničkim poduzećima.

3. Upravitelji infrastrukture i tijela za raspodjelu kapaciteta dužni su poštivati poslovnu povjerljivost pruženih informacija.

#### Članak 15.

##### **Suradnja u raspodjeli kapaciteta infrastrukture na više mreža**

1. Upravitelji infrastruktura dužni su surađivati u svrhu učinkovitog stvaranja i raspodjele kapaciteta infrastrukture koji se proteže na veći broj mreža. Dužni su organizirati međunarodne željezničke pruge, a posebice u okvirima transeuropske mreže teretnih vlakova. Mogu utvrditi odgovarajuće postupke koji bi ovo omogućili. Te postupke obvezuju pravila utvrđena ovom Direktivom.

Postupci utvrđeni za koordinaciju raspodjele kapaciteta infrastrukture na međunarodnoj razini udružuju predstavnike upravitelja infrastruktura svih željezničkih infrastruktura čije odluke o raspodjeli utječu na više upravitelja infrastruktura. Odgovarajući predstavnici upravitelja infrastruktura izvan Zajednice mogu se pridružiti ovim postupcima. Zajednicu se obavješćuje i poziva da bude nazočna u svojstvu promatrača.

2. Na sastancima ili drugim aktivnostima u svrhu dopuštenja raspodjele kapaciteta infrastrukture za prekomrežne usluge željezničkog prijevoza odluke isključivo donose predstavnici upravitelja infrastruktura.

3. Sudionici u suradnji na koju se odnosi stavak 1. vode brigu o tome da se da njeno članstvo, metode djelovanja i svi odgovarajući kriteriji za ocjenu i raspodjelu kapaciteta infrastrukture budu raspoloživi u javnosti.

4. U okviru suradnje iz stavka 1, upravitelji infrastrukture ocjenjuju potrebu da , i prema potrebi, predlažu i organiziraju međunarodne željezničke pruge u namjeri da olakšaju teretni željeznički prijevoz koji podliježe zahtjevu *ad hoc* kako je navedeno u članku 23.

Svaki upravitelj infrastrukture koji sudjeluje u suradnji dužan je dati kandidatima na raspolaganje takve prethodno određene željezničke pruge.

#### Članak 16.

##### **Kandidati**

1. Zahtjev za kapacitet infrastrukture mogu predati željeznička poduzeća i njihove međunarodne udruge te, na teritoriju država članica koje to dozvoljavaju, drugi kandidati koji odgovaraju definiciji u članku 2, točki (b). Države članice mogu dozvoliti i drugim kandidatima da predaju zahtjev za kapacitet infrastrukture na svojem teritoriju.

2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete kandidatima kako bi zaštitio svoja zakonita očekivanja o budućoj dobiti te uporabi infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti odgovarajući, transparentni i nediskriminirajući. Objavljuju se u izvješću mreže kao dio načela raspodjele i o njima se obavješćuje Komisija.

3. Uvjeti iz stavka 2. mogu samo uključivati pružanje financijske garancije koja ne smije biti veća od odgovarajuće razine razmjerne razini djelovanja koja se očekuje od kandidata, te jamstvo da su kandidati sposobni pripremiti ponude za kapacitet infrastrukture koje udovoljavaju uvjetima.

#### Članak 17.

##### **Okvirni sporazumi**

1. Ne dovodeći u pitanje članke 81, 82. i 86. Ugovora, s kandidatom je moguće sklopiti okvirni sporazum. Taj okvirni sporazum određuje značajke kapaciteta infrastrukture koji je kandidat zatražio te koji mu je ponuđen u vremenskom razdoblju dužem od jednog radnog voznog reda. Okvirni ugovor ne određuje detaljno željezničku prugu, no treba biti takav da nastoji udovoljiti zakonitim komercijalnim potrebama kandidata. Država članica može zatražiti da regulatorno tijelo navedeno u članku 30. ove Direktive prethodno odobri takav okvirni sporazum.

2. Okvirni sporazumi ne sprječavaju druge kandidate ili službe u korištenju odgovarajuće infrastrukture.

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



4. Okvirni sporazum može sadržavati kazne ako bude nužno preinačiti ili prekinuti sporazum.

5. Okvirni sporazumi se u načelu sklapaju na pet godina. Upravitelj infrastrukture može pristati na kraće ili duže razdoblje u određenim slučajevima. Svako se razdoblje duže od pet godina mora opravdati postojanjem trgovinskih ugovora, posebnih ulaganja i rizika.

RADNA VERZIJA

Svako razdoblje duže od 10 godina moguće je samo u iznimnim slučajevima, posebice u slučaju velikog dugoročnog ulaganja te kad je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama.

6. Opća narav svakog okvirnog sporazuma stavlja se na raspolaganje svim zainteresiranim strankama pri čemu se poštuje poslovna povjerljivost.

#### Članak 18.

##### Plan postupka raspodjele

1. Upravitelj infrastrukture dužan se pridržavati plana za raspodjelu kapaciteta utvrđenog u Dodatku III.

2. Upravitelji infrastrukture se dogovaraju s drugim odgovarajućim upraviteljima infrastrukture koje se međunarodne željezničke pruge trebaju uključiti u trenutno važeći vozni red prije početka savjetovanja o nacrtu radnog voznog reda. Moguće je podešavanje samo ako je to uistinu potrebno.

#### Članak 19.

##### Zahtjev

1. Kandidati mogu predati zahtjev upravitelju infrastrukture na temelju javnog ili privatnog zakona tražeći sporazum koji im pruža pravo uporabe željezničke infrastrukture za pristojbu kako je predviđeno u poglavlju II.

2. Zahtjevi koji se odnose na redovni važeći vozni red moraju se pridržavati rokova utvrđenih u Dodatku III.

3. Kandidat koji je stranka u okvirnom sporazumu, predaje zahtjev u skladu s tim sporazumom.

4. Kandidati mogu zatražiti kapacitet infrastrukture koji prelazi više mreža na način da predaju zahtjev jednom upravitelju infrastrukture. Taj upravitelj infrastrukture tada može, u ime kandidata, potraživati kapacitet kod drugih odgovarajućih upravitelja infrastrukture.

5. Upravitelji infrastrukture dužni su se pobrinuti da za kapacitet infrastrukture koji prelazi više mreža kandidati mogu izravno predati zahtjev svakom zajedničkom tijelu koje su utemeljili upravitelji infrastrukture.

#### Članak 20.

##### Određivanje voznog reda

1. Upravitelj infrastrukture dužan je u najvećoj mogućoj mjeri udovoljiti svim zahtjevima za kapacitet infrastrukture uključujući i zahtjeve za željezničke pruge koje prelaze više mreža te što je više moguće voditi računa o svim ograničenjima kandidata uključujući i gospodarski učinak na njihovo poslovanje.

2. Upravitelj infrastrukture može dati prednost određenim uslugama u okviru postupka određivanja voznog reda i koordinacije, no samo kako je utvrđeno u člancima 22. i 24.

3. Upravitelj infrastrukture dužan je savjetovati zainteresirane stranke o nacrtu radnog voznog reda i dati im barem mjesec dana da iznesu svoja stajališta. Zainteresirane stranke će uključivati sve one koji su zatražili kapacitet infrastrukture kao i druge stranke koje žele dobiti priliku da kažu kako bi trenutno važeći vozni red mogao utjecati na njihovu mogućnost dobivanja usluga željezničkog prijevoza za vrijeme radnog voznog reda.

4. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi riješio svaku izraženu zabrinutost.

#### Članak 21.

##### Postupak koordinacije

1. Za vrijeme postupka određivanja voznog reda na koji se odnosi članak 20, ako upravitelj infrastrukture naiđe na problem između različitih zahtjeva on je dužan pokušati, putem koordinacije zahtjeva, osigurati najbolje moguće usklađivanje svih potraživanja.

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

3. Upravitelj infrastrukture dužan je pokušati riješiti sve probleme savjetovanjem s odgovarajućim kandidatima.

4. Načela koja određuju postupak koordinacije utvrđuju se u izvješću mreže. Ona se posebice odnose na poteškoće pri uređivanju međunarodnih željezničkih pruga te na način kako izmjena može utjecati na druge upravitelje infrastrukture.

5. Kad je zahtjevima za kapacitet infrastrukture nemoguće udovoljiti bez koordinacije, upravitelj infrastrukture dužan je pokušati izaći u susret svim zahtjevima putem koordinacije.

6. Ne dovodeći u pitanje postojeće postupke žalbe i prema odredbama članka 30, u slučaju nesuglasica koje se odnose na raspodjelu kapaciteta infrastrukture, stavlja se na raspolaganje sustav rješavanja nesuglasica kako bi se takve nesuglasice brzo riješile. U slučaju primjene ovog sustava, odluka se donosi u vremenskom roku od 10 radnih dana.

RADNA VERZIJA

## Članak 22.

**Zakrčena infrastruktura**

1. Ako nakon koordinacije zatraženih pruga i savjetovanja s kandidatima nije moguće primjereno udovoljiti zahtjevima za kapacitet infrastrukture, upravitelj infrastrukture je dužan odmah proglasiti zakrčenim element infrastrukture na kojemu se to dogodilo. Ovo će se također učiniti u slučaju infrastrukture za koju se predviđa da neće imati dovoljan kapacitet u skoroj budućnosti.

2. Kad se infrastruktura proglasi zakrčenom, upravitelj infrastrukture izvršava analizu kapaciteta kako je opisano u članku 25, osim ako se već ne provodi plan povećanja kapaciteta kako je opisano u članku 26.

3. U slučaju kad pristojbe u skladu s člankom 7, stavkom 4. nisu naplaćene ili kad nisu postigle zadovoljavajući rezultat i infrastruktura se proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture može dodatno primijeniti kriterij prednosti kako bi raspodijelio kapacitet infrastrukture.

4. Kriterij prednosti uzima u obzir važnost usluge za društvo, u odnosu na svaku drugu uslugu koja bi se iz tog razloga isključila.

Kako bi se u ovim okvirima zajamčio razvoj odgovarajućih usluga prijevoza, a posebice da bi se zadovoljilo zahtjeve državnih službi ili da bi se unaprijedio razvoj teretnog željezničkog prijevoza, države članice mogu, pod nediskriminirajućim uvjetima, poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale prednost tih usluga pri raspodjeli kapaciteta infrastrukture.

Države članice mogu, prema potrebi, dodijeliti upravitelju infrastrukture naknadu koja odgovara bilo kakvom eventualnom gubitku prihoda koji se odnosi na potrebu da se određenim uslugama raspodijeli dati kapacitet sukladno prethodnom podstavku.

Ovo znači da se vodi računa o učinku ovog isključivanja u drugim državama članicama.

5. Važnost usluga teretnog prijevoza, a posebice međunarodnog teretnog prijevoza prilikom određivanja kriterija prednosti razmotrit će se na odgovarajući način.

6. Postupci koji se slijede kriteriji koji se koriste slučaju zakrčenosti infrastrukture utvrđuju se u izvješću mreže.

## Članak 23.

**Zahtjevi ad hoc**

1. Upravitelj infrastrukture dužan je na zahtjeve ad hoc za pojedinačne željezničke pruge odgovoriti što je brže moguće i u bilo kojem slučaju u roku od pet radnih dana. Informacije o raspoloživom rezervnom kapacitetu daju se na raspolaganje svim kandidatima koji se žele koristiti tim kapacitetom.

2. Upravitelji infrastrukture prema potrebi procjenjuju potrebu da se rezervni kapacitet drži na raspolaganju u okviru završnog određenog radnog voznog reda kako bi mogli brzo odgovoriti na predvidive ad hoc zahtjeve za kapacitet. Ovo se primjenjuje i u slučajevima zakrčene infrastrukture.

## Članak 24.

**Specijalizirana infrastruktura**

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2, kapacitet infrastrukture se smatra raspoloživim za sve vrste usluga koje odgovaraju značajkama neophodnima za prijevoz na željezničkim prugama.

2. Kad postoje odgovarajući alternativni pravci upravitelj infrastrukture može, nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, imenovati određenu infrastrukturu za specificirane vrste prometa. Ne dovodeći u pitanje članke 81, 82. i 86. Ugovora, kad dođe do takvog imenovanja, upravitelj infrastrukture može dati prednost toj vrsti prometa pri raspodjeli kapaciteta infrastrukture.

To imenovanje ne sprječava druge vrste prometa da koriste tu infrastrukturu u slučajevima kad je kapacitet na raspolaganju i kad željeznički park odgovara tehničkim značajkama neophodnima za prijevoz na željezničkim prugama.

3. Imenovanje infrastrukture sukladno stavku 2. opisuje se u izvješću mreže.

## Članak 25.

**Analiza kapaciteta**

1. Cilj je analize kapaciteta odrediti ograničenja kapaciteta infrastrukture koja sprečavaju da se

primjereno udovolji zahtjevima za kapacitet, te predložiti metode koje omogućuju da se udovolji dodatnim zahtjevima. Ovom se analizom ustanovljuju razlozi zakrčenosti te mjere koje bi se mogle poduzeti u kratkom i srednjem vremenskom roku kako bi se olakšala zakrčenost.

2. Analizom se uzima u obzir infrastruktura, operativni postupci, priroda različitih usluga prijevoza i učinak svih ovih čimbenika na kapacitet infrastrukture. Mjere za razmatranje posebice uključuju ponovno određivanje pravca usluga prijevoza, ponovno vremensko usklađivanje, izmjene brzine i poboljšanja infrastrukture.

RADNA VERZIJA

3. Analiza kapaciteta će se dovršiti u roku od šest mjeseci nakon utvrđivanja zakrčenosti infrastrukture.

#### Članak 26.

##### Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci nakon dovršenja analize kapaciteta upravitelj infrastrukture će proizvesti plan povećanja kapaciteta.

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

On utvrđuje:

- a) razloge zakrčenosti;
- b) moguć razvoj prometa u budućnosti;
- c) ograničenja razvoja infrastrukture;
- d) mogućnosti i troškove povećanja kapaciteta, uključujući moguće izmjene pristupnih pristojbi.

Na temelju analize naknade troškova mogućih utvrđenih mjera, on također određuje, koje će se radnje poduzeti kako bi se povećao kapacitet infrastrukture, uključujući i kalendar za provedbu mjera.

Plan može ovisiti o prethodnom odobrenju država članica.

3. Upravitelj infrastrukture prestaje ubirati naknade koje su određene za odgovarajuću infrastrukturu temeljem članka 7, stavka 4. u slučajevima kad:

- a) ne proizvodi plan povećanja kapaciteta; ili
- b) ne postiže napredak s planom djelovanja utvrđenim u planu povećanja kapaciteta.

Međutim, upravitelj infrastrukture može, ovisno o odobrenju regulatornog tijela na koji se odnosi članak 30, nastaviti ubirati te naknade ako:

- a) se plan povećanja kapaciteta ne može ostvariti iz razloga koji su izvan njegove kontrole; ili
- b) raspoložive mogućnosti nisu gospodarski ili financijski održive.

#### Članak 27.

##### Uporaba željezničkih pruga

1. Upravitelj infrastrukture dužan je, posebice za zakrčenu infrastrukturu, zahtijevati oslobađanje željezničke pruge koja se, u razdoblju od najmanje jednog mjeseca, koristila manje od ulazne kvote koja treba biti predviđena u izvješću mreže, osim ako se to nije dogodilo iz razloga koji nisu gospodarskih i koji su izvan kontrole prijevoznika.

2. Upravitelj infrastrukture može u izvješću mreže odrediti uvjete, čime se uzimaju u obzir prethodne razine korištenja željezničkih pruga pri utvrđivanju prednosti za postupak raspodjele.

#### Članak 28.

##### Kapacitet infrastrukture za redovno održavanje mreže

1. Zahtjevi za kapacitet infrastrukture kako bi se izvršilo održavanje predaju se za vrijeme postupka određivanja voznog reda.

2. Upravitelj infrastrukture vodi računa o učinku koji kapacitet infrastrukture rezerviran za redovno održavanje mreže ima na kandidate.

#### Članak 29.

##### Posebne mjere koje se poduzimaju u slučaju smetnji

1. U slučaju smetnji pri kretanjima vlakova prouzrokovanih zbog tehničke pogreške ili nesreće, upravitelj infrastrukture je dužan poduzeti sve potrebne korake kako bi normalizirao situaciju. U tu je svrhu dužan sastaviti plan nepredviđenih izdataka u kojem će nabrojiti razna javna tijela koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili smetnji pri kretanjima vlakova.

2. U slučaju opasnosti ili kad je to u potpunosti potrebno radi prekida zbog kojeg infrastruktura trenutno nije u upotrebi, raspodijeljene se pruge mogu povući bez upozorenja koliko god je potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih poduzeća da mu stave na raspolaganje izvore koji bi po njegovu mišljenju normalizirali situaciju na najbolji odgovarajući način u najkraćem roku..

3. Države članice mogu zatražiti od željezničkih poduzeća da ih se uključi u provođenje i nadgledanje njihovog vlastitog poštivanja sigurnosnih standarda i pravila.

RADNA VERZIJA

## POGLAVLJE IV.

## OPĆE MJERE

## Članak 30.

**Regulatorno tijelo**

1. Ne dovodeći u pitanje članak 21, stavak 6. države članice dužne su ustanoviti regulatorno tijelo. To tijelo, koje može biti ministarstvo odgovorno za pitanja prijevoza ili svako drugo tijelo, neovisno je o upraviteljima infrastrukture, tijelima za ubiranje pristojbi, tijelu za raspodjelu ili kandidatima po pitanju organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka. Tijelo djeluje u skladu s načelima izloženim u ovom članku po kojima se regulatorne funkcije i funkcije žalbe mogu dodijeliti odvojenim tijelima.

2. Kandidat se imati pravo žaliti regulatornom tijelu ako smatra da se prema njemu nepošteno postupilo, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo, a posebice protiv odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili prema potrebi željezničko poduzeće a odnose se na:

- a) izvješće mreže;
- b) kriterije koje one sadržavaju;
- c) postupak raspodjele i njegove rezultate;
- d) program ubiranja pristojbi;
- e) razinu ili strukturu infrastrukturnih naknada koje treba ili može trebati platiti;
- f) sigurnosne potvrde, provođenje i nadgledanje sigurnosnih standarda i pravila.

3. Regulatorno tijelo vodi brigu o tome da pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture budu u skladu s poglavljem II. te da su nediskriminirajuće. Pregovori između kandidata i upravitelja infrastrukture koji se odnose na razinu infrastrukturnih pristojbi dozvoljeni su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo je dužno intervenirati jedino u slučaju ako bi pregovori mogli prekršiti uvjete ove Direktive.

4. Regulatorno je tijelo ovlašteno da zatraži odgovarajuće informacije od upravitelja infrastrukture, kandidata i svake treće strane koja

je uključena unutar države članice koja sudjeluje, a te se informacije moraju odmah dostaviti.

5. Regulatorno tijelo dužno je donijeti odluku o svakoj pritužbi i poduzeti mjere da popravi situaciju u roku od najviše dva mjeseca od primitka svih informacija.

Bez obzira na stavak 6, odluka regulatornog tijela obvezuje sve stranke obuhvaćene tom odlukom.

U slučaju žalbe protiv odbijanja dodjele kapaciteta infrastrukture ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo je dužno ili potvrditi da nisu potrebne izmjene odluke upravitelja infrastrukture ili zatražiti izmjene te odluke u skladu s uputama koje je odredilo regulatorno tijelo.

6. Države članice dužne su poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese regulatorno tijelo podliježu sudskom nadzoru.

## Članak 31.

**Suradnja regulatornih tijela**

Državna regulatorna tijela dužna su izmijeniti informacije o svojem radu te načelima i praksi donošenja odluka u svrhu koordiniranja njihovih načela donošenja odluka u čitavoj Zajednici. Komisija ih je dužna podržati u tom zadatku.

## Članak 32.

**Potvrde o sigurnosti**

1. Odredbe koje se odnose na potvrde o sigurnosti za željeznička poduzeća koja jesu ili će se ustanoviti u Zajednici te za međunarodne udruge koje oni čine, u skladu su s ovim člankom.

2. Države članice dužne su se pobrinuti za to da se za njihove teritorije dostavi sigurnosna potvrda u kojoj su utvrđeni sigurnosni uvjeti željezničkih poduzeća kako bi osigurali sigurnu uslugu na dotičnim pravicima.

3. Kako bi dobilo potvrdu o sigurnosti, željezničko poduzeće dužno se držati propisa u okviru nacionalnog prava koji odgovaraju pravu Zajednice i primjenjuju se na nediskriminirajući način i kojima se predviđaju tehnički i operativni uvjeti specifični za usluge željezničkog prijevoza te sigurnosni uvjeti koji se odnose na osoblje, željeznički park i unutarnju organizaciju poduzeća.



Posebice se predočava dokaz da osoblje koje je zaposleno da upravlja vlakovima i da ih prati ima potrebnu izobrazbu kako bi udovoljila pravilima prometa koje primjenjuje upravitelj infrastrukture i kako bi udovoljila sigurnosnim uvjetima koji su mu nametnuti u interesu kretanja vlakova.

Željezničko poduzeće je također dužno dokazati da je željeznički park koji sačinjava vlakove odobrila javna vlast ili upravitelj infrastrukture, te da je provjeren u skladu s operativnim pravilima koji se primjenjuju na korištenu infrastrukturu. Potvrdu o sigurnosti izdaje svako tijelo koje je u tu svrhu imenovala država članica u kojoj se nalazi korištena infrastruktura.

RADNA VERZIJA

**Članak 33.****Izuzeća**

1. U razdoblju od pet godina počevši od 15. ožujka 2003. sljedeće države članice:

- Irska, kao država članica smještena na otoku sa željezničkom vezom sa samo još jednom državom članicom,
- Ujedinjena Kraljevina, u odnosu na Sjevernu Irsku, po istoj osnovi i
- Grčka, kao država članica koja nema niti jednu izravnu željezničku vezu sa svakom drugom državom članicom,

ne moraju primjenjivati uvjete utvrđene u:

a) članku 3, članku 4, stavku 2, člancima 13, 14, 17, članku 21, stavku 4, članku 21, stavku 6, članku 22, članku 24, stavku 3, člancima 25. do 28. i članku 30. pod uvjetom da se na odluke o raspodjeli kapaciteta infrastrukture ili o naplati pristojbi može uložiti pismena žalba kad to zatraži željezničko poduzeće, pred neovisnim tijelom koje će odlučiti u roku od dva mjeseca nakon upućivanja svih odgovarajućih informacija i čija će odluka podlijegati sudskom nadzoru i

b) članku 32. ukoliko se radi o uslugama željezničkog prijevoza koje nisu obuhvaćene člankom 10. Direktive 91/440/EEZ.

2. Međutim, kad:

a) više željezničkih poduzeća ovlaštenih u skladu s člankom 4. Direktive 95/18/EZ ili, u slučaju Irske i Sjeverne Irske, željeznička tvrtka na taj način ovlaštena drugdje predaju službeni zahtjev za obavljanje konkurentnih usluga željezničkog prijevoza u, prema ili iz Irske, Sjeverne Irske ili Grčke, o kontinuiranoj primjeni ovog izuzeća odlučuje se u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35, stavku 2; ili

b) željezničko poduzeće koje pruža usluge željezničkog prijevoza u Irskoj, Sjevernoj Irskoj ili Grčkoj preda službeni zahtjev za obavljanje usluga željezničkog prijevoza na, prema i iz teritorija druge države članice (u ovom slučaju Irske ili Ujedinjene Kraljevine, u odnosu na Sjevernu Irsku, ili jedne i druge, druge države članice izvan njihovog teritorija), izuzeća navedena u stavku 1. ne primjenjuju se.

U roku jedne godine nakon primitka ili odluke navedene u točki (a), usvojene u skladu sa

savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35, stavku 2, ili obavijesti o službenom zahtjevu navedenom u točki (b), država ili države članice koje su uključene (Irska, Ujedinjena Kraljevina, u odnosu na Sjevernu Irsku, ili Grčka) će osigurati primjenu zakonodavstva kako bi primijenile članke navedene u stavku 1.

3. Izuzeće navedeno u stavku 1. može se produljiti za razdoblje od najviše pet godina. Najkasnije 12 mjeseci prije datuma isteka izuzeća država članica koja je iskoristila to izuzeće može uputiti zahtjev Komisiji za produljeno izuzeće. Svaki se takav zahtjev mora potkrijepiti. Komisija je dužna ispitati takav zahtjev i donijeti odluku u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35, stavku 2. Spomenuti savjetodavni postupak se primjenjuje na svaku odluku koja se odnosi na zahtjev.

Pri usvajanju odluke Komisija je dužna uzeti u obzir svaki razvoj geopolitičke situacije te razvoj željezničkog tržišta u, iz i prema državi članici koja je zatražila produljeno izuzeće.

4. Luksemburg kao država članica s relativno malom željezničkom mrežom ne treba do 31. kolovoza 2004. uputiti zahtjev da neovisnom tijelu preda funkcije koje određuju pravedan i nediskriminirajući pristup infrastrukturi, kako je predviđeno u člancima 4. i 14. ukoliko one obvezuju države članice da utemelje neovisna tijela koja će izvršavati zadatke navedene u tim člancima.

**POGLAVLJE V.****ZAVRŠNE ODREDBE****Članak 34.****Provedba mjera**

1. Države članice se mogu obratiti Komisiji za svako pitanje koje se tiče provedbe ove Direktive. Odgovarajuće se odluke donose u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35, stavku 2.

2. Na zahtjev države članice ili na svoju vlastitu inicijativu Komisija je dužna, u određenom slučaju, ispitati primjenu i provođenje odredaba koje se odnose na ubiranje pristojbi, raspodjelu kapaciteta i potvrde o sigurnosti, te će u roku od dva mjeseca po primitku takvog zahtjeva odlučiti u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35,

stavku 2. mogu li se odgovarajuće mjere i dalje primjenjivati. Komisija je dužna svoju odluku priopćiti Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama.

Ne dovodeći u pitanje članak 226. Ugovora, svaka država članica može predati Vijeću odluku Komisije u okviru vremenskog roka od mjesec dana. Iznimno, Vijeće može kvalificiranom većinom, donijeti drugačiju odluku u roku od mjesec dana.

3. Izmjene i dopune nužne za usvajanje Dodataka donose se u skladu s regulatornim postupkom navedenim u članku 35, stavku 3.

RADNA VERZIJA

**Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 35.

**Postupci Odbora**

1. Komisiji pomaže Odbor.
  2. Prilikom upute na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.
- Razdoblje predviđeno u članku 5, stavku 6. Odluke 1999/468/EZ traje tri mjeseca.
4. Odbor donosi svoja pravila postupka.

Članak 36.

**Izvještaj**

Komisija će do 15. ožujka 2005. podnijeti izvještaj Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i prema potrebi navesti prijedloge za daljnje djelovanje Zajednice.

Članak 37.

**Ukidanja**

Uredba (EEZ) br. 2830/77, Uredba (EEZ) br. 2183/78, Odluka 82/529/EEZ, Odluka 83/418/EEZ i Direktiva 95/19/EZ ovime se ukidaju.

Članak 38.

**Provedba**

Države članice će donijeti potrebne zakone i druge propise kako bi se uskladili s odredbama ove Direktive do 15. ožujka 2003. One će o tome odmah obavijestiti Komisiju.

Kad države članice budu donosile ove odredbe, te će odredbe prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Države članice će odrediti načine toga upućivanja.

Članak 39.

Članak 40.

**Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu, 26. veljače 2001.

Za Europski parlament

Predsjednik

N. FONTAINE

Za Vijeće

Predsjednik

A. LINDH

## DODATAK I.

**Sadržaj izvješća mreže**

Izvješće mreže na koje se odnosi članak 3. sadržava sljedeće podatke:

1. Odjeljak koji utvrđuje prirodu infrastrukture koju željeznička poduzeća imaju na raspolaganju i uvjete pristupa toj infrastrukturi.

2. Odjeljak o načelima ubiranja pristojbi i carinama. On sadržava odgovarajuće pojedinosti programa ubiranja pristojbi kao i dostatne informacije o pristojbama koje se primjenjuju na usluge nabrojene u Dodatku II. koje pruža samo jedan dobavljač. U njemu se potanko opisuje metodologija, pravila i, prema potrebi, mjerila korištena za primjenu članka 7, stavka 4. i 5. i članka 8. i 9. On sadržava informacije o promjenama pristojbi o kojima se već odlučilo ili koje su se predviđele.

3. Odjeljak o načelima i kriterijima raspodjele kapaciteta. Njime se utvrđuju opće značajke kapaciteta infrastrukture koju željeznička poduzeća imaju na raspolaganju i bilo koja ograničenja koja se odnose na njenu uporabu, uključujući moguće potraživanje kapaciteta za održavanje. Njima se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak raspodjele kapaciteta. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebice:

a) postupci prema kojima kandidati mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;

b) uvjete koje kandidati moraju ispunjavati;

c) raspored za postupke predaje zahtjeva i raspodjele;

d) načela koja utvrđuju postupak koordinacije;

e) postupke koji se moraju slijediti i kriteriji koji se moraju koristiti kad je infrastruktura zakrčena;

f) pojedinosti o ograničenjima uporabe infrastrukture;

g) svi uvjeti po kojima se uzimaju u obzir prethodne razine korištenja kapaciteta pri određivanju prednosti za postupak raspodjele.

Njime se potanko opisuju mjere koje su se poduzele kako bi se osigurao primjeren tretman usluga teretnog željezničkog prometa, usluga međunarodnog prometa i zahtjeva koji podliježu postupku *ad hoc*.

## Dodatak II.

**Usluge koje treba dostaviti željezničkim poduzećima**

## 1. Minimalni pristupni paket obuhvaća:

- a) obradu zahtjeva za kapacitet infrastrukture;
- b) pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;
- c) uporabu mjesta aktivnih pruga i čvorišta;
- d) kontrolu vlakova uključujući signalizaciju, propise, otpremanje te priopćavanje i pružanje informacija o kretanju vlakova;
- e) sve ostale podatke potrebne za izvođenje usluge prijevoza za koju se dodijelio kapacitet.

## 2. Pristup objektima i uređajima putem pruge i opskrba obuhvaćaju:

- a) uporabu opreme za opskrbu električnom energijom za struju za vuču, prema potrebi;
- b) uređaji za ponovnu opskrbu gorivom;
- c) putničke postaje, njihove zgrade i drugi objekti;
- d) teretne postaje;
- e) ranžirni kolodvori;
- f) uređaji za formiranje vlakova;
- g) kolosijeci za uskladištenje;
- h) uređaji za održavanje i drugi tehnički uređaji.

## 3. Dodatne usluge mogu obuhvaćati:

- a) struju za vuču;
- b) prethodno zagrijavanje putničkih vlakova;
- c) opskrbu gorivom, ranžiranje i sve ostale usluge osigurane pristupom gore navedenim objektima i uređajima za usluge;
- d) ugovore po mjeri za:
  - kontrolu prijevoza opasnih tvari
  - pomoć pri upravljanju specijalnim vlakovima

## 4. Pomoćne usluge mogu obuhvaćati:

- a) pristup telekomunikacijskoj mreži;
- b) pružanje dodatnih informacija;
- c) stručnu inspekciju željezničkog parka.

## DODATAK III.

**Raspored za postupak raspodjele**

1. Vozni red se utvrđuje jednom u kalendarskoj godini.
2. Izmjene važećeg voznog reda nastupaju u ponoć zadnje subote mjeseca svibnja. Ako dođe do izmjene ili podešavanja nakon ljetnog razdoblja, ono nastupa u ponoć zadnje subote mjeseca rujna svake godine te u drugim zatraženim razmacima između ovih dana. Upravitelji infrastrukture se mogu usuglasiti o različitim datumima te u tom slučaju o tome obavješćuju Komisiju.
3. Krajnji rok za primitak zahtjeva za kapacitet, kako bi se uvrstio u trenutno važeći vozni red, najviše je 12 mjeseci prije dana stupanja na snagu radnog voznog reda.
4. Najkasnije 11 mjeseci prije nego što trenutno važeći vozni red stupi na snagu, upravitelji infrastrukture dužni su se pobrinuti da se utvrde privremene međunarodne željezničke pruge u dogovoru s drugim odgovarajućim tijelima za raspodjelu kako je utvrđeno u članku 15. Upravitelji infrastrukture dužni su se u najvećoj mogućoj mjeri pobrinuti da se toga pridržava za vrijeme narednih postupaka.
5. Najkasnije četiri mjeseca nakon roka za predaju ponuda kandidata, upravitelj infrastrukture dužan je pripremiti nacrt voznog reda.

RADNA VERZIJA