

III

(Prípravné akty)

VÝBOR REGIÓNOV

103. PLENÁRNE ZASADNUTIE 7. AŽ 9. OKTÓBRA 2013

Stanovisko Výboru regiónov – Štvrtý železničný balík

(2013/C 356/16)

VÝBOR REGIÓNOV

- víta pripravenosť Európskej komisie dokončiť regulačný rámec nevyhnutný na zavedenie jednotného železničného priestoru;
- domnieva sa, že liberalizácia nie je sama osebe cieľom, ale cieľom by malo byť zlepšovanie ponuky a kvality služieb. Otvorenie hospodárskej súťaže sa nemôže posudzovať bez toho, aby sa zvažili aj investície do infraštruktúry, účinné podmienky fungovania trhu či technické aspekty interoperability;
- pripomína, že zásada voľnej administratívy umožňuje miestnym orgánom vybrať si, ako chcú organizovať svoje služby verejnej dopravy. Zavedenie príliš nízkych stropov pre verejné obstarávanie však považuje za dramatické obmedzenie zásady samosprávy územných celkov;
- víta posilnenie úlohy manažéra infraštruktúry a zavedenie koordinačných výborov, ktoré dohliadajú nad činnosťami tohto posilneného manažéra infraštruktúry a dohliadajú nad účinnosťou celého systému. Miestne orgány k nim musia byť systematicky prídružené, nielen v prípade potreby;
- naliehavo žiada rýchle zavedenie európskej siete manažérov infraštruktúry, ktorá je nevyhnutná na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru a cezhraničnú koordináciu;
- podporuje posilnenie úlohy Európskej železničnej agentúry (ERA), ktorej cieľom je najmä podporovať technickú interoperabilitu a harmonizáciu bezpečnostných postupov, s cieľom predchádzať značným problémom v dôsledku rozdielov medzi 26 vnútroštátnymi orgánmi.

Spravodajca	Pascal MANGIN (FR/PPE), člen regionálneho zastupiteľstva Alsaska
Referenčné dokumenty	<p>Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o „štvrtom železničnom balíku – dobudovanie jednotného európskeho železničného priestoru na posilnenie európskej konkurencieschopnosti a rastu“</p> <p>COM(2013) 25 final</p> <p>Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov</p> <p>COM(2013) 26 final</p> <p>Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final</p> <p>Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy</p> <p>COM(2013) 28 final</p> <p>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry</p> <p>COM(2013) 29 final</p> <p>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)</p> <p>COM(2013) 30 final</p> <p>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)</p> <p>COM(2013) 31 final</p> <p>Správa Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc</p> <p>COM(2013) 32 final</p> <p>Správa Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o profile a úlohách ostatných členov vlakového personálu</p> <p>COM(2013) 33 final</p> <p>Správa Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o vykonávaní ustanovení smernice 2007/58/ES o otvorení trhu s medzinárodnou osobnou železničnou dopravou – Sprievodný dokument k oznámeniu Rade a Európskemu parlamentu o štvrtom železničnom balíku</p> <p>COM(2013) 34 final</p>

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

A. Závazky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme

VÝBOR REGIÓNNOV,

Všeobecné pripomienky

1. priaznivo víta želanie Európskej komisie dokončiť regulačný rámec nevyhnutný na zavedenie jednotného železničného priestoru;

2. pripomína postoj, ktorý už viackrát vyjadril, napríklad v stanovisku na tému „Balík ekologických opatrení v doprave“, že jedným z najdôležitejších cieľov európskej dopravnej politiky je presunúť prepravu tovaru a osôb, najmä cezhraničnú nákladnú a ťažkú nákladnú dopravu, z ciest na železnicu, ktorá je ekologicky najpriaznivejšou formou dopravy. EÚ musí podporovať dosiahnutie tohto cieľa vhodnými opatreniami, pokiaľ na to existujú dostatočné voľné kapacity;

3. domnieva sa, že liberalizácia nie je sama osebe cieľom, ale cieľom by malo byť zlepšovanie ponuky a kvality služieb. Otvorenie hospodárskej súťaže sa nemôže posudzovať bez toho, aby sa zväzili aj investície do infraštruktúry, účinné podmienky fungovania trhu či technické aspekty interoperability;

4. vyjadruje želanie využiť holistický postup, v ktorom sa kombinuje proporcionalita, subsidiarita a kontrola trhu prostredníctvom silného regulátora. Výbor regiónov teda podporuje podmienky proporcionality verejných služieb, ktoré zaviedla Komisia, ako aj kontrolu regulátorom, pokiaľ ide o zosúladenie medzi obchodnými a verejnými službami;

5. vyjadruje želanie, aby sa miestne a regionálne orgány plne zúčastňovali na príprave a zavádzaní opatrení v oblasti železničnej politiky, ktoré majú priamy vplyv na používateľov a samotné príslušné orgány;

6. domnieva sa, že lepšia účinnosť železničného systému a najmä zmlúv o verejných službách je prospešná pre miestne a územné orgány, pokiaľ ide o rozpočtové a finančné prekážky, ktorým musia čeliť;

7. pripomína, že zásada voľnej administratívy umožňuje miestnym orgánom vybrať si, ako chcú organizovať svoje služby verejnej dopravy. V tejto súvislosti by sa nemal spochybňovať článok 5.2, keďže umožňuje využiť služby interného dopravníka. Zavedenie príliš nízkych stropov pre verejné obstarávanie však považuje za dramatické obmedzenie zásady samosprávy územných celkov;

8. trvá na prijateľnejšom charaktere, prostredníctvom ktorého je nutné obnoviť verejnú dopravu;

Regulačný rámec

Plány verejnej dopravy

9. žiada, aby sa v záujme podpory intermodality v plánoch verejnej dopravy zabezpečila dostatočná viditeľnosť a bezpečnosť poskytovateľom a používateľom všetkých spôsobov dopravy. Musia zohľadniť problematiku sociálnej a územnej súdržnosti, ako aj trvalo udržateľný rozvoj;

10. podporuje žiadosť Európskej komisie, aby sa do dopravných plánov zahrnuli všetky spôsoby dopravy. Príslušné miestne orgány musia mať možnosť ich ľahko upraviť, keďže na ne môžu mať vplyv rozličné zmeny okolností. Okrem iného je vhodné podporiť a zabezpečiť účinnú cezhraničnú spoluprácu medzi príslušnými orgánmi, predovšetkým prostredníctvom EZÚS, aby mali možnosť zosúladiť svoj dopravný plán pre rozličné spôsoby dopravy;

11. žiada, aby povinnosti, ktoré si miestne orgány musia plniť v súvislosti s uplatňovaním dopravných plánov, so sebou neprinášali nadmerné organizačné alebo finančné zaťaženie;

Sociálny rámec

12. víta referencie, pokiaľ ide o sociálny rámec. Musia sa však uviesť podrobnejšie, aby sa predišlo akémukoľvek riziku sociálneho dumpingu. A naopak, nemali by byť prekážkou lepšej konkurencieschopnosti železničného sektora, a musí sa nimi podporiť široká kvalifikácia zamestnancov;

Spôsoby výberu poskytovateľov služieb

13. poznamenáva, že pridelovaním zmlúv o službe vo verejnom záujme prostredníctvom výzvy na predkladanie ponúk sa za určitých podmienok môže zvýšiť účinnosť a môžu sa vytvárať úspory pre príslušné orgány, a to za rovnakých alebo aj lepších podmienok;

14. žiada preto, aby príslušné miestne orgány zachovali možnosť vybrať si medzi výzvou na predkladanie ponúk (čiasťotčné alebo úplné otvorenie zmluvy o službách vo verejnom záujme) vlastnou réžiou a priamym pridelovaním. S cieľom vyhnúť sa odklonu k monopolizmu musí byť priame pridelovanie vymedzené prísnejšie, najmä podľa kritérií kvality

poskytovania a nielen podľa ceny. Pre orgány zaisťujúce dopravu je dôležité dosiahnuť transparentné ceny za poskytované služby vďaka možnosti prístupu nových subjektov na trh;

15. zdôrazňuje, že pri pružnom prístupe k výberu dopravcov kompetentnými miestnymi orgánmi vrátane regiónov by sa mal brať do úvahy stupeň rozvoja regionálneho dopravného trhu v jednotlivých členských štátoch;

16. zaujíma sa o stav hospodárskej súťaže, keďže pri niektorých výzvach na predkladanie ponúk ide len o veľmi slabú hospodársku súťaž. Vyzýva Komisiu, aby objasnila kritériá skutočnej hospodárskej súťaže, a to najmä na základe administratívnych nákladov v nadväznosti na výzvy na predkladanie ponúk alebo na dĺžku trvania zmlúv podľa návrhu príslušných orgánov;

17. nalieha na to, aby boli železniční dopravcovia poskytujúci služby vo verejnom záujme rovnako zodpovední za presnosť poskytovaných informácií v rámci výzvy na predkladanie ponúk s cieľom obnovy alebo prevodu zmluvy, v medziach dôverného charakteru obchodných činností;

Prístup na trh železničných kolajových vozidiel

18. uznáva úlohu prekážky vstupu na trh, ktorú môže zohrávať zadávanie železničných kolajových vozidiel;

19. neželá si vylúčiť žiadnu metódu, aby sa zaručilo krytie reziduálnej hodnoty týchto vozidiel;

Štátna pomoc

20. pripomína, že Parlament a Rada už oznámili, že nesúhlasia so zrušením článku 9 tohto nariadenia;

21. pripája sa k Parlamentu a Rade a odmieta povinnosť systematického oznamovania všetkých príspevkov k dopravným službám vo verejnom záujme, vzhľadom na osobitosti sektora dopravy.

B. Otvorenie a riadenie trhov

22. domnieva sa, že ak sa stabilne zaručia podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže a otvoreného prístupu pre všetky európske železničné podniky a zamedzí narušeniu hospodárskej súťaže, členské štáty by mali mať určitú voľnosť, aby mohli

usporiadať a zmeniť svoj železničný systém, či už si zvolia model oddelených podnikov alebo model integrovaných podnikov;

23. víta posilnenie úlohy manažéra infraštruktúry v záujme racionalizácie železničného systému. Manažér infraštruktúry musí poskytnúť jednotné miesto pre prístup do siete, najmä pre organizujúce orgány. V jeho správnej rade alebo dozornej rade preto musia byť zastúpení zástupcovia regionálnych organizujúcich orgánov;

24. víta zavedenie koordinačných výborov, ktoré dohliadajú nad činnosťami tohto posilneného manažéra infraštruktúry a dohliadajú nad účinnosťou celého systému. Miestne orgány k nim musia byť systematicky pridružené, nielen v prípade potreby;

25. žiada v rámci manažéra infraštruktúry o vymenovanie partnerov, ktorí sa budú venovať vzťahom s miestnymi a regionálnymi orgánmi;

26. pripomína záväzok uplatňovať zásady proporcionality a subsidiarity, najmä pokiaľ si Komisia chce prisvojiť novú rozhodovaciu právomoc;

27. podporuje rýchle zavedenie európskej siete manažérov infraštruktúry, ktorá je nevyhnutná na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru a cezhraničnú koordináciu;

28. zdôrazňuje posilnenie postavenia manažérov staníc v rámci miestnych a regionálnych orgánov. Práve stanice sú vplyvnými faktormi atraktivity územia;

29. pripomína, že liberalizácia nie je sama osebe cieľom, ale cieľom by malo byť zlepšovanie ponuky a kvality služieb. Skúsenosti s otvorením sa v rámci hospodárskej súťaže na trhoch železničnej medzimestskej osobnej dopravy sú však v Európe ešte stále veľmi obmedzené. Je preto vhodné ich podporovať a zároveň zachovávať služby vo verejnom záujme, a to ich vymedzením na základe spôsobu narušenia hospodárskej rovnováhy týchto služieb;

30. zdôrazňuje, že by bolo vhodné zachovať súčasné pravidlá, ktoré dovoľujú podnikom vykonávajúcim funkciu správcov infraštruktúry a prevádzkovateľov poskytujúcich miestne služby na určitej železničnej infraštruktúre malých rozmerov, aby pokračovali vo svojej činnosti podľa súčasných podmienok. Táto miestna infraštruktúra nesmie presahovať 150 km;

31. víta referencie, pokiaľ ide o sociálny rámec. Musia sa však uviesť podrobnejšie, aby sa predišlo akémukoľvek riziku sociálneho dumpingu. A naopak, nemali by byť prekážkou lepšej konkurencieschopnosti železničného sektora, a musí sa nimi podporiť široká kvalifikácia zamestnancov;

32. podporuje posilňovanie regulačných orgánov a podporuje ich spoluprácu na európskej úrovni, najmä v prípade hodnotenia narušenia hospodárskej rovnováhy danej služby. Miestne a regionálne orgány by mali takisto využívať primerané lehoty pri informovaní regulačných orgánov v prípade pochybností o zachovávaní tejto rovnováhy;

33. pripomína, že predajné miesta cestovných lístkov sú neodmysliteľnou súčasťou otvorenia trhov. Lepšia koordinácia medzi železničnými podnikmi a príslušnými miestnymi a regionálnymi orgánmi je v tejto oblasti nevyhnutnosťou;

34. domnieva sa, že požiadavka účasti podnikov poskytujúcich vnútroštátne služby na vnútroštátnom informačnom systéme o ponuke a predajných miestach cestovných lístkov (intermodálnych) by mala byť záväzná, keďže rozvoj pridružených služieb je hlavným faktorom zlepšovania atraktivity kolektívnej dopravy, najmä železničnej;

C. Technický pilier

35. akceptuje diagnostiku zostavenú Komisiou o hlavných problémoch a obmedzeniach platného európskeho legislatívneho rámca v technickej oblasti;

36. podporuje posilnenie úlohy Európskej železničnej agentúry (ERA), ktorá má sídlo v meste Valenciennes, a ktorej cieľom je najmä podporovať technickú interoperabilitu a

harmonizáciu bezpečnostných postupov, urýchľovať zavedenie jednotného povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky a posilňovať právomoci ERA s cieľom predchádzať značným problémom v dôsledku rozdielov medzi 26 vnútroštátnymi orgánmi. Povolenie na uvedenie do prevádzky pre vozidlá, ktoré sa majú používať len na území príslušného štátu, budú môcť naďalej udeľovať príslušné vnútroštátne bezpečnostné úrady;

37. žiada preto o zohľadnenie prechodného obdobia, kým bude agentúra ERA v plnej prevádzke na vykonávanie svojich nových úloh;

38. podporuje cieľ stanovený Komisiou, a to znížiť počet vnútroštátnych pravidiel prostredníctvom zrušenia prebytočných pravidiel alebo pravidiel, ktoré sú v rozpore s právom EÚ a s technickými špecifikáciami interoperability;

39. víta niektoré návrhy Európskej komisie o úlohe agentúry ERA a o vytvorení orgánu na predkladanie výziev v rámci nej. Európska komisia navrhuje posilniť úlohu agentúry a urobiť z nej jednotné miesto rozhodovania o vozidlách a bezpečnostných certifikátoch pre železničné podniky. Takisto je potrebné posilniť a objasniť právomoci agentúry, jej prostriedkov (finančných aj ľudských) a jej zodpovednosti. A tiež vytvoríť odvolaciu radu;

40. žiada, aby sa Výbor regiónov pripojil k vypracovaniu programov železničnej agentúry;

41. vyzýva na to, aby sa nezanedbávali analýzy pomeru vynaložených prostriedkov k celkovému zisku opatrení interoperability, najmä ich vplyv na miestne a regionálne orgány.

II. ODPORÚČANIA POZMEŇOVACÍCH NÁVRHOV

Pozmeňovací návrh 1

COM(2013) 28 final

Vložiť nové odôvodnenie za odôvodnenie 9

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p><u>Zásada reciprocitu je dôležitým prostriedkom na zabránenie narušeniam hospodárskej súťaže. Táto zásada by mala platiť aj pre tie podniky z tretích krajín, ktoré sa chcú zapojiť do verejného obstarávania v Únii.</u></p>

Zdôvodnenie

Subjektom z tretích krajín nemožno povoliť účasť na obstarávaní v rámci verejných súťaží v členských štátoch EÚ, ak príslušné tretie krajiny doteraz neotvorili svoje vlastné trhy subjektom z členských štátov EÚ.

Pozmeňovací návrh 2

COM(2013) 28 final

Odôvodnenie 15

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Príprava železničných podnikov na povinné zavedenie verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme si vyžaduje viac času na účinnú a udržateľnú internú reštrukturalizáciu spoločností, ktorým boli takéto zmluvy zadané v minulosti priamo. Prechodné opatrenia sú preto potrebné v prípade zmlúv zadaných priamo v období od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 3.decembra 2019.	Príprava železničných podnikov na povinné zavedenie verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme si vyžaduje viac času na účinnú a udržateľnú internú reštrukturalizáciu spoločností, ktorým boli takéto zmluvy zadané v minulosti priamo. Prechodné opatrenia sú preto potrebné v prípade zmlúv zadaných priamo v období od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 3. decembra 2019.

Pozmeňovací návrh 3

COM(2013) 28 final

Odôvodnenie 18

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
18. Komisia v kontexte zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 994/98 (splnomocňujúce nariadenie) navrhuje aj zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. S cieľom harmonizovať prístup k predpisom o skupinových výnimkách v oblasti štátnej pomoci a v súlade s postupmi uvedenými v článku 108 ods. 4 a článku 109 zmluvy by sa do rozsahu pôsobnosti splnomocňujúceho nariadenia mala zahrnúť pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou podľa článku 93 zmluvy.	18. Komisia v kontexte zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 994/98 (splnomocňujúce nariadenie) navrhuje aj zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. S cieľom harmonizovať prístup k predpisom o skupinových výnimkách v oblasti štátnej pomoci a v súlade s postupmi uvedenými v článku 108 ods. 4 a článku 109 zmluvy by sa do rozsahu pôsobnosti splnomocňujúceho nariadenia mala zahrnúť pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou podľa článku 93 zmluvy.

Zdôvodnenie

Zavedením zásady oslobodenia od povinnosti oznamovať kompenzácie do iného textu by sa celkom zmenila štruktúra nariadenia OSP a vzniklo by veľké riziko právnej neistoty pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave.

Pozmeňovací návrh 4

COM(2013) 28 final

Článok 2 písmeno c

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
c) príslušný miestny orgán' je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu a ktorý pokrýva potreby v oblasti dopravy v mestskej aglomerácii alebo obci;	c) príslušný miestny orgán' je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu a sa <u>netýkajú celého územia členského štátu alebo</u> ktorý pokrýva potreby v oblasti dopravy v <u>regióne alebo mestskej aglomerácii</u> alebo obci <u>vrátane na cezhraničnej úrovni</u> ;

Zdôvodnenie

„Nie sú celoštátneho rozsahu“ môže mať dve vysvetlenia: ktorého právomoci sa netýkajú celého územia členského štátu alebo miestny príslušný orgán, ktorý môže mať svoje územie v dvoch alebo viacerých členských štátoch. Vymedzenie je potrebné objasniť v záujme objasnenia vzniku organizujúcich orgánov s cezhraničnými právomocami.

Regióny musia byť okrem iného jednoznačne kryté týmto nariadením.

Pozmeňovací návrh 5

COM(2013) 28 final

Článok 2 písmeno e

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
e) Z rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme sa vylučujú všetky služby vo verejnom záujme v doprave, ktoré prekračujú rámec nevyhnutný na dosiahnutie sieťových účinkov na miestnej, regionálnej alebo nižšej ako celoštátnej úrovni.	e) Z rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme sa vylučujú všetky služby vo verejnom záujme v doprave, ktoré prekračujú rámec nevyhnutný na dosiahnutie sieťových účinkov na miestnej, regionálnej alebo nižšej ako celoštátnej úrovni. <u>e) Do rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme patria všetky služby vo verejnom záujme v doprave, ktoré umožňujú dosiahnuť sieťové účinky na miestnej, regionálnej alebo nižšej než národnej úrovni. Tieto sieťové účinky môžu pritom vychádzať z kombinácie ziskových a neziskových tratí.</u>

Zdôvodnenie

Ak je regionálna dopravná trať v hospodárskej rovnováhe alebo dosahuje zisk, musí mať možnosť byť začlenená do zmluvy o službe vo verejnom záujme s ostatnými stratovými traťami, aby jej zisk prispieval k ich financovaniu a aby bolo prípadne možné dosiahnuť optimalizáciu technických prostriedkov nevyhnutných na ich využívanie.

Pozmeňovací návrh 6

COM(2013) 28 final

Článok 2a ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
1. Príslušné orgány vypracujú a pravidelne aktualizujú plány verejnej osobnej dopravy, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné druhy dopravy na území v ich zodpovednosti.	1. Príslušné orgány vypracujú a pravidelne aktualizujú plány verejnej osobnej dopravy, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné druhy dopravy na území v ich zodpovednosti. <u>Tieto záväzky sa uplatňujú len na aglomerácie s viac ako 100 000 obyvateľmi.</u>
V týchto plánoch verejnej dopravy sa vymedzujú ciele politiky v oblasti verejnej dopravy a prostriedky ich plnenia, pričom sa vzťahujú na všetky príslušné druhy dopravy na území, za ktoré sú príslušné orgány zodpovedné. Zahŕňajú aspoň:	V týchto plánoch verejnej dopravy sa vymedzujú ciele politiky v oblasti verejnej dopravy a prostriedky ich plnenia, pričom sa vzťahujú na všetky príslušné druhy dopravy na území, za ktoré sú príslušné orgány zodpovedné. Zahŕňajú aspoň:
a) štruktúru siete alebo trás;	a) štruktúru siete alebo trás;
b) základné požiadavky, ktoré má spĺňať ponuka verejnej dopravy, napríklad dostupnosť, územná prepojitelnosť, bezpečnosť, modálne a intermodálne prepojenia v hlavných spájajúcich uzloch, charakteristiky ponuky ako časy prevádzky, frekvencia služieb a minimálny stupeň využívania kapacity;	b) základné požiadavky, ktoré má spĺňať ponuka verejnej dopravy, napríklad dostupnosť, územná prepojitelnosť, bezpečnosť, modálne a intermodálne prepojenia v hlavných spájajúcich uzloch, charakteristiky ponuky ako <u>zásady cestovných poriadkov, časy prevádzky, a frekvencia služieb a minimálny stupeň využívania kapacity;</u>

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>c) normy kvality týkajúce sa položiek, akými sú napríklad vybavenie zastávok a železničných koľajových vozidiel, presnosť a spoľahlivosť, čistota, služby a informácie zákazníkom, vybavovanie sťažností a nápravné prostriedky, monitorovanie kvality služieb;</p> <p>d) zásady tarifnej politiky;</p> <p>e) prevádzkové požiadavky, akými sú napríklad preprava bicyklov, riadenie premávky, plán pre prípad nepredvídaných udalostí v prípade prerušenia prevádzky.</p> <p>Pri vypracovávaní plánov verejnej dopravy príslušné orgány zohľadňujú najmä uplatniteľné pravidlá týkajúce sa práv cestujúcich, sociálnej ochrany a ochrany zamestnancov a životného prostredia.</p> <p>Príslušné orgány prijímajú a uverejňujú plány verejnej dopravy po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami. Na účely tohto nariadenia sú príslušnými zainteresovanými stranami, ktoré sa majú zohľadňovať, aspoň poskytovatelia dopravy, v prípade potreby manažéri infraštruktúry a organizácie zastupujúce cestujúcich a zamestnancov.</p>	<p>c) normy kvality týkajúce sa položiek, akými sú napríklad vybavenie zastávok a železničných koľajových vozidiel, presnosť a spoľahlivosť, čistota, služby a informácie zákazníkom, vybavovanie sťažností a nápravné prostriedky, monitorovanie kvality služieb;</p> <p>d) zásady tarifnej politiky;</p> <p>e) prevádzkové požiadavky, akými sú napríklad preprava bicyklov, riadenie premávky, plán pre prípad nepredvídaných udalostí v prípade prerušenia prevádzky;</p> <p><u>f) požiadavky sociálnej a územnej súdržnosti.</u></p> <p>Pri vypracovávaní plánov verejnej dopravy príslušné orgány zohľadňujú najmä uplatniteľné pravidlá týkajúce sa práv cestujúcich, sociálnej ochrany a ochrany zamestnancov a životného prostredia <u>s cieľom zabrániť akejkoľvek forme dumpingu v týchto rozličných oblastiach.</u></p> <p><u>Plány verejnej dopravy sa musia predložiť regulačnému orgánu na poskytnutie stanoviska 1 mesiac pred ich zverejnením.</u></p> <p><u>Príslušné orgány medzi sebou spolupracujú s cieľom koordinovať informácie nachádzajúce sa v ich príslušnom pláne dopravy a vypracúvajú spoločné plány dopravy na poskytovanie cezhraničných regionálnych dopravných služieb.</u></p> <p>Príslušné orgány prijímajú a uverejňujú plány verejnej dopravy po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami. Na účely tohto nariadenia sú príslušnými zainteresovanými stranami, ktoré sa majú zohľadňovať, aspoň poskytovatelia dopravy, v prípade potreby manažéri infraštruktúry a organizácie zastupujúce cestujúcich a zamestnancov.</p> <p><u>Predchádzajúci alebo existujúci poskytovatelia služieb sú povinní poskytnúť príslušným orgánom potrebné údaje v lehote jedného mesiaca od prijatia žiadosti od týchto orgánov, a to aj v prípade, že ide o orgány susedného členského štátu.</u></p>

Zdôvodnenie

Plány verejnej dopravy cestujúcich môžu predstavovať závažné a dodatočné záväzky, ale bez toho, aby to malo vplyv na diaľkovú železničnú dopravu dohodnutú v rámci územného plánovania. V tomto pozmeňovacom návrhu sa navrhuje vymedziť túto povinnosť len na aglomerácie určitej veľkosti.

Vzhľadom na komplexnosť a volatilitu (nejednotnú pri príslušných orgánoch) času prevádzky je oveľa realistejšie klásť dôraz na zásady časového poriadku v pláne dopravy.

Na málo frekventovaných tratiach môže zavedenie minimálnej miery využívania kapacít negatívne ovplyvniť príslušnú službu vo verejnom záujme, a teda by to bolo v rozpore so záujmom príslušného orgánu.

Je preto nutné podporovať intermodalitu ako cezhraničnú koordináciu.

Plány verejnej dopravy si vyžadujú presné údaje o rozvoji trhov rozličných spôsobov dopravy. Subjekty na trhu majú hlavné zdroje informácií a musia ich oznamovať verejnemu orgánu.

Pozmeňovací návrh 7

COM(2013) 28 final

Článok 2a ods. 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>Vďaka špecifikáciám záväzkov služby vo verejnom záujme a súvisiacim úhradám čistého finančného vplyvu týchto záväzkov sa:</p> <p>a) dosahujú ciele plánu verejnej dopravy nákladovo najefektívnejším spôsobom;</p>	<p>Vďaka špecifikáciám záväzkov služby vo verejnom záujme a súvisiacim úhradám čistého finančného vplyvu týchto záväzkov sa:</p> <p>↗ dosahujú ciele plánu verejnej dopravy nákladovo akúkoľvek najefektívnejším spôsobom;</p>

Pozmeňovací návrh 8

COM(2013) 28 final

Článok 4 ods. 8

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>8. Príslušné orgány sprístupňujú všetkým zainteresovaným stranám relevantné informácie na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže.</p> <p>Zahŕňajú informácie o dopyte cestujúcich, cestovnom, nákladoch a príjmoch súvisiacich s verejnou osobnou dopravou zahrnutou do verejnej súťaže a podrobné informácie o špecifikáciách infraštruktúry týkajúcich sa prevádzky požadovaných vozidiel alebo železničných koľajových vozidiel s cieľom umožniť im vypracovať dobre informované podnikateľské plány. Manažéri železničnej infraštruktúry pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných špecifikácií infraštruktúry.</p> <p>Nedodržanie uvedených ustanovení bude predmetom právneho preskúmania podľa článku 5 ods. 7.</p>	<p>8. Príslušné orgány sprístupňujú všetkým zainteresovaným stranám relevantné informácie na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže. <u>Manažéri železničnej infraštruktúry, železničné podniky, ktoré zabezpečujú alebo zabezpečovali zmluvu o službách vo verejnom záujme, pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných údajov. Sú zodpovední za presnosť údajov poskytovaných príslušnému orgánu.</u></p> <p>Zahŕňajú informácie o dopyte cestujúcich, cestovnom, nákladoch a príjmoch súvisiacich s verejnou osobnou dopravou zahrnutou do verejnej súťaže a podrobné informácie o špecifikáciách infraštruktúry týkajúcich sa prevádzky požadovaných vozidiel alebo železničných koľajových vozidiel s cieľom umožniť im vypracovať dobre informované podnikateľské plány. Manažéri železničnej infraštruktúry pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných špecifikácií infraštruktúry.</p> <p>Nedodržanie uvedených ustanovení bude predmetom právneho preskúmania podľa článku 5 ods. 7.</p> <p><u>Súčasný prevádzkovateľ trate alebo siete, ktorá je predmetom konkurenčnej výzvy na prekladanie pontík, musí bezplatne, kompletne a presne poskytnúť príslušnému orgánu údaje potrebné na prípravu ponuky, najmä pokiaľ ide o dopyt po cestovaní a príjmy z prepravy cestujúcich, v medziach dôverného charakteru obchodných činností.</u></p> <p><u>Predchádzajúci prevádzkovateľ a manažér infraštruktúry musia ostatným prevádzkovateľom vyplatiť akúkoľvek stratu v dôsledku ponuky na základe nesprávnych alebo chýbajúcich údajov.</u></p>

Zdôvodnenie

Údaje o manažérovi infraštruktúry nie sú dostatočné, keďže neobsahujú obchodné údaje o železničnom dopravcovi. Predchádzajúci a/alebo súčasní poskytovatelia musia poskytovať údaje, najmä historické dopravcovia, s cieľom zabezpečiť nediskriminačný prístup k informáciám. Toto zosúladenie je nevyhnutné v dôsledku rizika vzniku záväzkov pre príslušné orgány, ktoré by neboli schopné plniť.

Pozmeňovací návrh 9

COM(2013) 28 final

Článok 5, nový odsek po odseku 3

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p><u>Príslušný orgán môže vylúčiť z verejnej súťaže prevádzkovateľov z tretích krajín v prípade, že tieto krajiny nezmýšľajú otvoriť verejnú súťaž pre podniky z členských štátov Únie.</u></p>

Zdôvodnenie

Tretie krajiny by nemali mať možnosť zapojiť sa do verejnej súťaže v členských štátoch EÚ, ak neotvorili svoj vlastný trh pre členské štáty EÚ.

Pozmeňovací návrh 10

COM(2013) 28 final

Článok 5 ods. 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môžu príslušné orgány rozhodnúť o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme:</p> <p>a) ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na: menej ako 1 000 000 EUR alebo menej ako 5 000 000 EUR v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy alebo</p> <p>b) ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne alebo menej ako 150 000 kilometrov ročne v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy.</p>	<p>4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môžu príslušné orgány rozhodnúť o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme:</p> <p>a) ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na: menej ako 1 000 000 EUR alebo menej ako 5 000 000 EUR v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy alebo</p> <p>b) ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne alebo menej ako 150 000500 000 kilometrov ročne v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy.</p>

Zdôvodnenie

Hranicou 150 000 ročne pre verejnú železničnú dopravu, ktorú navrhuje Komisia, sa vylučuje železničná trať, na ktorú by sa tento spôsob vzťahoval. Hranica 500 000 kilometrov umožňuje obmedziť prípad výnimky z pravidla postupu výzvy na predkladanie ponúk len na trate dostatočnej dĺžky v rámci železničnej dopravy a s dostatočnou úrovňou služieb v rámci železničnej dopravy.

Pozmeňovací návrh 11

COM(2013) 28 final

Článok 5, nový odsek po odseku 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>Rozhodnutie zadeľovať služby priamo sa v dvojmesačnej lehote predloží na konzultáciu regulačnému orgánu podľa článku 55 smernice 2012/34/ES.</u>

Zdôvodnenie

Tento nový odsek umožňuje príslušnému regulačnému orgánu podieľať sa na organizácii železničnej dopravy, pričom neobmedzuje právo príslušných miestnych orgánov priamo zadeľovať služby miestnym subjektom. Tento odsek zároveň, rámec priameho zadeľovania služieb vymedzuje v záujme obmedzenia oligopolných situácií.

Pozmeňovací návrh 12

COM(2013) 28 final

Článok 5, nový odsek po odseku 6

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p><u>Príslušné orgány môžu okrem prípadov, keď to vnútroštátne právo zakazuje, rozhodnúť o zadaní zmlúv o službách železničnej dopravy vo verejnom záujme priamo, s výnimkou takej koľajovej dopravy, ako je metro alebo električka. Odchyľne od článku 4 ods. 3 trvanie takýchto zmlúv neprekračuje desať rokov, okrem prípadov, keď sa uplatňuje článok 4 ods. 4.</u></p> <p><u>Ak je však už zmluva predmetom priameho zadávania a úroveň ukazovateľov kvality služieb sa z dôvodov, ktoré môže ovplyvniť subjekt poskytujúci tieto služby vo verejnom záujme zhoršuje priemerne o 10 % za celý čas trvania zmluvy, táto zmluva bude predmetom výzvy na prekladanie ponúk pri dátume vypršania jej platnosti. Šesť mesiacov po prijatí tohto nariadenia Európska komisia vymedzí kvalitu prostredníctvom delegovaných aktov podľa súboru ukazovateľov výkonu vrátane presnosti.</u></p>

Zdôvodnenie

Je vhodné znovu zaviesť možnosť priameho zadávania, ale aj jeho časové vymedzenie. Ak jeho fungovanie nie je uspokojivé, príslušný orgán automaticky využije možnosť výzvy na prekladanie ponúk.

Pozmeňovací návrh 13

COM(2013) 28 final

Článok 5a ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
[...]	[...]

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>Príslušný orgán môže splniť požiadavku stanovenú v prvom pododseku jedným z týchto spôsobov:</p> <p>a) tým, že sám nadobudne železničné koľajové vozidlá používané na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme, aby ich mohol sprístupniť vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy;</p> <p>b) tým, že poskytne záruku na financovanie železničných koľajových vozidiel používaných na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy. Takáto záruka môže pokrývať riziko spojené so zvyškovou hodnotou, pričom sa prípadne rešpektujú príslušné pravidlá štátnej pomoci;</p> <p>c) tým, že sa v zmluve o službách vo verejnom záujme zaviazajú prevziať železničné koľajové vozidlá za trhovú cenu na konci platnosti zmluvy.</p> <p>[...]</p>	<p>Príslušný orgán môže splniť požiadavku stanovenú v prvom pododseku <u>jedným z týchto spôsobov rôznymi spôsobmi, ktoré podporujú úspory z rozsahu, ako napríklad:</u></p> <p>a) tým, že sám nadobudne železničné koľajové vozidlá používané na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme, aby ich mohol sprístupniť vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy;</p> <p>b) tým, že poskytne záruku na financovanie železničných koľajových vozidiel používaných na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy. Takáto záruka môže pokrývať riziko spojené so zvyškovou hodnotou, pričom sa prípadne rešpektujú príslušné pravidlá štátnej pomoci;</p> <p>c) tým, že sa v zmluve o službách vo verejnom záujme zaviazajú prevziať železničné koľajové vozidlá za trhovú cenu na konci platnosti zmluvy;</p> <p><u>d) tým, že zavedie spoluprácu so susednými miestnymi orgánmi v záujme väčšej disponibilít koľajových vozidiel;</u></p> <p><u>e) tým, že bude žiadať o prispievanie ich členského štátu do jednej z podmienok krytia reziduálnej hodnoty koľajových vozidiel.</u></p> <p>[...]</p>

Zdôvodnenie

Nesmie sa vylúčiť žiadny spôsob miestneho financovania (záruka, odkúpenie, priamy nákup alebo iné). Členské štáty by sa však nemali zbavovať svojich zodpovedností a nemali by neprávom presúvať náklady na miestne orgány. Legislatívny a regulačný rámec musí stimulovať trh železničných koľajových vozidiel, a to najmä podporovaním úspor z rozsahu a primeraných finančných postupov.

Pozmeňovací návrh 14

COM(2013) 28 final

Článok 8 ods. 2a

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>2a. Zmluvy o službách vo verejnom záujme na poskytovanie verejnej osobnej železničnej dopravy zadané priamo v období od 1. januára 2013 do 2. decembra 2019 sa môžu uplatňovať až do dátumu skončenia ich platnosti. V žiadnom prípade sa však nesmú uplatňovať po 31. decembri 2022.</p>	<p>2a. Zmluvy o službách vo verejnom záujme na poskytovanie verejnej osobnej železničnej dopravy zadané priamo v období od 1. januára 2013 <u>dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia</u> do 2. decembra 2019 sa môžu uplatňovať až do dátumu skončenia ich platnosti. V žiadnom prípade sa však nesmú uplatňovať po 31. decembri 2022. <u>Toto ustanovenie neplatí pri zmluvách uzatvorených pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia.</u></p>

Zdôvodnenie

Navrnuté zmeny by mali nadobudnúť platnosť od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto revidovaného nariadenia. Toto ustanovenie by sa nemalo vzťahovať na skôr uzatvorené zmluvy.

Pozmeňovací návrh 15

COM(2013) 29 final

Odôvodnenie 10

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>Existujúce požiadavky smernice 2012/34/EÚ zahŕňajú len právnu, organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť. Týmto sa úplne nevylučuje možnosť zachovať integrovaný podnik, ak sa zabezpečia tieto tri kategórie nezávislosti. Pokiaľ ide o rozhodovaciu nezávislosť, na základe primeraných ochranných opatrení sa musí zabezpečiť vylúčenie možnosti, aby integrovaný podnik vykonával kontrolu nad rozhodovaním manažéra infraštruktúry. Ani všeobecným uplatňovaním takýchto ochranných opatrení sa však úplne neodstraňujú všetky možnosti diskriminačného správania voči konkurentom, ktoré existujú v podmienkach vertikálne integrovaného podniku. V integrovaných štruktúrach stále existuje najmä potenciál krížového poskytovania dotácií alebo je prinajmenšom veľmi zložitá, aby regulačné orgány kontrolovali a presadzovali ochranné opatrenia zavedené s cieľom predchádzať takýmto krížovým dotáciám. Inštitucionálne oddelenie správy infraštruktúry a prepravných činností je najúčinnnejším opatrením na riešenie týchto problémov.</p>	<p>Existujúce požiadavky smernice 2012/34/EÚ zahŕňajú len právnu, organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť. Týmto sa úplne nevylučuje možnosť zachovať integrovaný podnik, ak sa zabezpečia tieto tri kategórie nezávislosti. <u>zabezpečí nezávislosť medzi manažérom a prevádzkovateľmi v súvislosti so základnými funkciami, t. j. rozhodovanie o pridelovaní vlakových trás a spoplatnení infraštruktúry, o staniaciach, investíciách a údržbe.</u> Pokiaľ ide o rozhodovaciu nezávislosť, na základe primeraných ochranných opatrení sa musí zabezpečiť vylúčenie možnosti, aby integrovaný podnik vykonával kontrolu nad rozhodovaním manažéra infraštruktúry. <u>Ani všeobecným uplatňovaním takýchto ochranných opatrení sa však úplne neodstraňujú všetky možnosti diskriminačného správania voči konkurentom, ktoré existujú v podmienkach vertikálne integrovaného podniku. V integrovaných štruktúrach stále existuje najmä potenciál krížového poskytovania dotácií alebo je prinajmenšom veľmi zložitá, aby regulačné orgány kontrolovali a presadzovali ochranné opatrenia zavedené s cieľom predchádzať takýmto krížovým dotáciám. Inštitucionálne oddelenie správy infraštruktúry a prepravných činností je najúčinnnejším opatrením na riešenie týchto problémov.</u></p>

Zdôvodnenie

Komisia vychádza z ideologického predpokladu, že úplné oddelenie činností je najlepším riešením. Ide však len o ideologický predpoklad, ktorý nemá miesto v návrhu smernice. Ten musí zostať v tejto otázke neutrálny.

Pozmeňovací návrh 16

COM(2013) 29 final

Článok 6 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>Európska komisia navrhuje vypustiť článok 6 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ.</p>	<p>Zachovať článok 6 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ ktorý znie:</p> <p><u>6.2 S cieľom zabrániť neprimeraným transakčným nákladom môžu členské štáty okrem toho stanoviť, že sa oba tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku pod podmienkou, že tento podnik má minimálne 3 000 zamestnancov a jeho činnosť sa obmedzuje na miestnu dopravu po infraštruktúre v minimálnej dĺžke 150 kilometrov alebo že infraštruktúru a dopravné činnosti budú spravovať oddelené subjekty.</u></p>

Zdôvodnenie

S ohľadom na inštitucionálne oddelenie správy infraštruktúry od prevádzky dopravných služieb sa odporúča, aby sa súčasné pravidlá zachovali pre podniky, ktorých činnosť je obmedzená na poskytovanie regionálnych služieb. Treba si uvedomiť, že v prípade malých subjektov poskytujúcich služby na určitej infraštruktúre by toto inštitucionálne oddelenie mohlo predstavovať značné rozdrobenie spoločností a spôsobiť zvýšenie prevádzkových nákladov, a teda kompenzácie vyplácané z verejných zdrojov.

Pozmeňovací návrh 17

COM(2013) 29 final

Článok 7 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Členské štáty zabezpečujú, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2 a aby bol nezávislý od každého železničného podniku.	Členské štáty zabezpečujú, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2 a aby bol nezávislý od každého železničného podniku, <u>pokiaľ ide o základné funkcie, t. j. rozhodovanie o pridelovaní vlakových trás a spoplatnení infraštruktúry o staniach, investíciách a údržbe.</u>
V záujme zaručenia nezávislosti manažéra infraštruktúry členské štáty zabezpečujú, aby sa manažéri infraštruktúry organizovali v subjekte právne odlíšenom od akéhokoľvek železničného podniku.	V záujme zaručenia nezávislosti manažéra infraštruktúry <u>si</u> členské štáty <u>môžu zvoliť spôsob organizovania v súlade so zásadou subsidiarity</u> zabezpečujú, aby sa manažéri infraštruktúry organizovali v subjekte právne odlíšenom od akéhokoľvek železničného podniku.

Pozmeňovací návrh 18

COM(2013) 29 final

Článok 7 ods. 5

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Ak je k dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice manažér infraštruktúry súčasťou vertikálne integrovaného podniku, členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať odseky 2 až 4 tohto článku. V takom prípade dotknutý členský štát zabezpečuje, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2 a aby mal účinnú organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť od akéhokoľvek železničného podniku v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 7a až 7c.	Ak je k dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice manažér infraštruktúry súčasťou vertikálne integrovaného podniku, členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať odseky 2 až 4 tohto článku. V takom prípade dotknutý členský štát zabezpečuje, aby manažér infraštruktúry vykonával všetky funkcie uvedené v článku 3 ods. 2 a aby mal účinnú organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť od akéhokoľvek železničného podniku v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 7a až 7c.

Zdôvodnenie

Umožní sa návrat k integrovanému modelu bez ohľadu na dátum nadobudnutia účinnosti smernice.

Pozmeňovací návrh 19

COM(2013) 29 final

Článok 7b ods. 3

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
3. Manažér infraštruktúry má dozornú radu zloženú zo zástupcov konečných vlastníkov vertikálne integrovaného podniku.	3. Manažér infraštruktúry má dozornú radu zloženú zo zástupcov konečných vlastníkov vertikálne integrovaného podniku <u>a zo zástupcov príslušných miestnych a regionálnych orgánov, pokiaľ ešte nepatria do správnej rady manažéra infraštruktúry.</u>
[...]	[...]

Zdôvodnenie

Miestne a regionálne orgány sú subjektmi celého železničného systému. Preto musia byť pridružené k rozhodovacím alebo regulačným orgánom manažera infraštruktúry, ktorý využíva výhody prirodzeného monopolu. Slúžia ako prepojenie medzi prevádzkovateľmi a konečnými používateľmi, pričom práve oni poznajú ich potreby.

Pozmeňovací návrh 20

COM(2013) 29 final

Článok 7b ods. 5

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
5. Presuny zamestnancov s výnimkou presunov uvedených v písmene c) medzi manažérom infraštruktúry a inými právnymi subjektmi v rámci vertikálne integrovaného podniku sú možné len v prípade, ak možno zabezpečiť, že medzi nimi nedôjde k výmene citlivých informácií.	5. Presuny zamestnancov s výnimkou presunov uvedených v písmene c) medzi manažérom infraštruktúry a inými právnymi subjektmi v rámci vertikálne integrovaného podniku sú možné. Príslušní zamestnanci sú však <u>viazaní obchodným tajomstvom, pokiaľ ide o ich predchádzajúce aktivity podľa zvykov obchodného práva</u> , len v prípade, ak možno zabezpečiť, že medzi nimi nedôjde k výmene citlivých informácií.

Zdôvodnenie

Uplatnenie zásady proporcionality: pojem citlivých informácií je príliš široký, aby sa zabránilo vnútornej mobilite informácií v rámci železničných skupín. Čakacie lehoty a iné tzv. čínske múry sú dostatočné na to, aby nedošlo k úniku „citlivých“ informácií medzi pobočkami tej istej železničnej skupiny. Ako sa to využíva v oblasti obchodného práva, aj títo zamestnanci by mali byť povinní zachovávať obchodné tajomstvá.

Pozmeňovací návrh 21

COM(2013) 29 final

Článok 7b, nový odsek po odseku 7

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>Európska komisia musí pred 1. januárom 2019 zaviesť presné ustanovenia o mobilných pracovníkoch s cieľom predchádzať dumpingu a súťaženiu, pokiaľ ide o platy, a to podporovaním osobitného postupu certifikovania železničných zamestnancov.</u>

Zdôvodnenie

V sektore železničnej dopravy je nevyhnutné predchádzať praktikám dumpingu a súťaženiu, pokiaľ ide o platy, ku ktorým dochádza v sektore cestnej a námornej dopravy.

Pozmeňovací návrh 22

COM(2013) 29 final

Článok 7c ods. 3 a 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Postup overovania súladu s požiadavkami	Postup overovania súladu s požiadavkami
1. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy rozhoduje, či manažéri infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku, spĺňajú požiadavky článku 7a a článku 7b a či je vykonávanie týchto požiadaviek primerané z hľadiska zabezpečenia rovnakých	1. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy rozhoduje, či manažéri infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku , spĺňajú požiadavky článkov 7, 7a a článku 7b a či je vykonávanie týchto požiadaviek primerané z hľadiska

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>podmienok pre všetky železničné podniky a neexistencie narušenia hospodárskej súťaže na relevantnom trhu.</p> <p>2. Komisia má právo v primeranej lehote požadovať všetky potrebné informácie od členského štátu, v ktorom je usadený vertikálne integrovaný podnik. Komisia uskutočňuje konzultácie s dotknutým regulačným orgánom alebo orgánmi, <u>dotknutými príslušnými orgánmi</u> so sieťou regulačných orgánov uvedenou v článku 57.</p> <p>3. Členské štáty môžu obmedziť práva prístupu stanovené v článku 10 pre železničné podniky, ktoré sú súčasťou integrovaného podniku, ktorého súčasťou je dotknutý manažér infraštruktúry, ak Komisia informuje členské štáty, že nebola predložená žiadosť v súlade s odsekom 1, alebo kým Komisia žiadosť nepreskúma alebo ak v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, že:</p> <p>a) neboli doručené náležité odpovede na žiadosť Komisie o informácie v súlade s odsekom 2 alebo</p> <p>b) dotknutý manažér infraštruktúry nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 7a a 7b alebo</p> <p>c) vykonávanie požiadaviek stanovených v článkoch 7a a 7b nepostačuje na zabezpečenie rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky a neexistenciu narušenia hospodárskej súťaže v členskom štáte, v ktorom je usadený dotknutý manažér infraštruktúry.</p> <p>Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote.</p> <p>4. Dotknutý členský štát môže požiadať Komisiu o zrušenie jej rozhodnutia uvedeného v odseku 3 v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2, keď daný členský štát presvedčí Komisiu o tom, že jej rozhodnutie už nie je odôvodnené. Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote.</p> <p>5. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 4, priebežný súlad s požiadavkami stanovenými v článkoch 7a a 7b monitoruje regulačný orgán uvedený v článku 55. Každý žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa tieto požiadavky nedodržiavajú. V prípade takeého odvolania regulačný orgán rozhoduje o všetkých potrebných opatreniach na nápravu danej situácie v lehotách uvedených v článku 56 ods. 9.</p>	<p>zabezpečiarovnakých podmienok pre všetky železničné podniky a neexistencie narušenia hospodárskej súťaže na relevantnom trhu.</p> <p>2. Komisia má právo v primeranej lehote požadovať všetky potrebné informácie od <u>daného</u> členského štátu, ktorom je usadený vertikálne integrovaný podnik. Komisia uskutočňuje konzultácie s dotknutým regulačným orgánom alebo orgánmi, <u>dotknutými príslušnými orgánmi</u> a prípadne so sieťou regulačných orgánov uvedenou v článku 57.</p> <p>3. Členské štáty môžu obmedziť práva prístupu stanovené v článku 10 pre železničné podniky, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku, ktorého súčasťou je dotknutý manažér infraštruktúry, ak Komisia informuje členské štáty, že nebola predložená žiadosť v súlade s odsekom 1, alebo kým Komisia žiadosť nepreskúma alebo ak v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, že:</p> <p>a) neboli doručené náležité odpovede na žiadosť Komisie o informácie v súlade s odsekom 2 alebo</p> <p>b) dotknutý manažér infraštruktúry nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch <u>Z</u>, 7a a 7b alebo</p> <p>c) vykonávanie požiadaviek stanovených v článkoch <u>Z</u>, 7a a 7b nepostačuje na zabezpečenie rovnakých podmienok pre všetky železničné podniky a neexistenciu narušenia hospodárskej súťaže v členskom štáte, v ktorom je usadený dotknutý manažér infraštruktúry.</p> <p>Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote <u>do 30 pracovných dní</u>.</p> <p>4. Dotknutý členský štát môže požiadať Komisiu o zrušenie jej rozhodnutia uvedeného v odseku 3 v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2, keď daný členský štát presvedčí Komisiu o tom, že jej rozhodnutie už nie je odôvodnené. Komisia prijíma rozhodnutie v primeranej lehote <u>do 30 pracovných dní</u>.</p> <p>5. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 4, priebežný súlad s požiadavkami stanovenými v článkoch <u>Z</u>, 7a a 7b monitoruje regulačný orgán uvedený v článku 55. Každý žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa tieto požiadavky nedodržiavajú. V prípade takeého odvolania regulačný orgán rozhoduje o všetkých potrebných opatreniach na nápravu danej situácie v lehotách uvedených v článku 56 ods. 9.</p>

Zdôvodnenie

Komisia diskriminuje vertikálne integrované podniky. Komisia by mala v rovnakej miere kontrolovať integrované aj oddelené podniky. Komisia sa ako každý regulačný orgán musí držať presných lehôt, aby sa posilnila právna bezpečnosť všetkých subjektov.

Pozmeňovací návrh 23

COM(2013) 29 final

Článok 7d ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Koordináčny výbor	Koordináčny výbor
<p>1. Členské štáty zabezpečujú, aby manažéri infraštruktúry pre každú sieť zriadili a zorganizovali koordináčne výbory. Členstvo v tomto výbore je otvorené aspoň pre manažéra infraštruktúry, známych žiadateľov v zmysle článku 8 ods. 3 a potenciálnych žiadateľov na ich vlastnú žiadosť, ich zastupiteľské organizácie, zástupcov používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a v prípade potreby pre regionálne a miestne orgány. Zástupcovia členských štátov a členovia dotknutého regulačného orgánu sú pozývaní na zasadnutia koordináčneho výboru ako pozorovatelia.</p>	<p>1. Členské štáty zabezpečujú, aby manažéri infraštruktúry pre každú sieť, <u>či už národnú, regionálnu alebo miestnu</u>, zriadili a zorganizovali koordináčne výbory. Členstvo v tomto výbore je otvorené aspoň pre manažéra infraštruktúry, známych žiadateľov v zmysle článku 8 ods. 3 a potenciálnych žiadateľov na ich vlastnú žiadosť, ich zastupiteľské organizácie, zástupcov používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a v prípade potreby pre <u>príslušné</u> regionálne a miestne orgány. Zástupcovia členských štátov a členovia dotknutého regulačného orgánu sú pozývaní na zasadnutia koordináčneho výboru ako pozorovatelia.</p>

Zdôvodnenie

Regionálne a miestne orgány ako hlavný aktéri dopravnej politiky musia byť bezpodmienečne súčasťou koordináčneho výboru.

Pozmeňovací návrh 24

COM(2013) 29 final

Článok 7e ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Európska sieť manažérov infraštruktúry	Európska sieť manažérov infraštruktúry
<p>1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa manažéri infraštruktúry zapojili do siete a spolupracovali v jej rámci s cieľom vybudovať železničnú infraštruktúru Únie, a najmä zaistiť včasnú a efektívnu realizáciu transeurópskej dopravnej siete vrátane koridorov základnej siete, koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia č. 913/2010 a plánu zavedenia európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EÚ.</p> <p>Komisia je členom siete. Koordinuje a podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej poskytuje odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu vhodných manažérov infraštruktúry.</p>	<p>1. <u>Dva roky po zavedení tejto smernice členské štáty zabezpečujú</u> vyžadujú, aby sa manažéri infraštruktúry zapojili do siete a spolupracovali v jej rámci s cieľom vybudovať železničnú infraštruktúru Únie, a najmä zaistiť včasnú a efektívnu realizáciu transeurópskej dopravnej siete vrátane koridorov základnej siete, koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa nariadenia č. 913/2010 a plánu zavedenia európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EÚ, <u>ako aj zaistiť účinnosť železničnej regionálnej spolupráce na cezhraničnej úrovni.</u></p> <p>Komisia je členom siete. Koordinuje a podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej poskytuje odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu vhodných manažérov infraštruktúry. <u>Minimálne každé dva roky podáva správy o pokrokoch tejto siete Výboru regiónov a sieti regulačných orgánov uvedenou v článku 57.</u></p>

Zdôvodnenie

Európska sieť manažérov infraštruktúry predstavuje možnosť hľadať vhodné riešenia cezhraničných prevádzkových problémov. Je nutné začleniť aj miestne orgány. Sieť regulačných orgánov musí byť takisto informovaná o pokrokoch siete manažérov infraštruktúry.

Pozmeňovací návrh 25

COM(2013) 29 final

Nový článok po článku 7e

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>Manažér infraštruktúry si určí svojho zástupcu zodpovedného za vzťahy s miestnymi alebo regionálnymi orgánmi. Tento zástupca musí byť schopný reagovať v mene manažéra infraštruktúry na žiadosti miestneho alebo regionálneho orgánu do piatich dní.</u>

Zdôvodnenie

Posilnenie právomocí manažérov infraštruktúry musí byť spojené s väčším posilnením ich postavenia na medzinárodnej úrovni vďaka sieti manažérov infraštruktúry, ale aj na miestnej úrovni. Ako partner miestnych alebo regionálnych orgánov musí byť toto skutočne jednotné miesto schopné rýchlo reagovať na položené otázky.

Pozmeňovací návrh 26

COM(2013) 29 final

Článok 10, nový odsek po odseku 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>S cieľom zabezpečiť nediskriminačný prístup k stanicam manažéri staníc a ich nástupišť sprístupňujú prevádzkovateľom a každému záujemcovi on-line formulár sťažnosti. Regulačným orgánom a zainteresovaným príslušným orgánom sa každý rok zasiela výročná správa o týchto sťažnostiach.</u>

Zdôvodnenie

Je nutné, aby bolo možné vyhodnotiť nediskriminačný prístup v pravidelných intervaloch, najmä miestnymi a regionálnymi orgánmi, ktoré majú záujem poskytovať svojim používateľom kvalitné dopravné služby.

Pozmeňovací návrh 27

COM(2013) 29 final

Článok 11 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, dotknutý regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 vykonajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykoná(-ajú) na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca od oznámenia zamýšľanej služby osobnej dopravy uvedenej v článku 38 ods. 4 predložil ktorýkoľvek z týchto subjektov:	S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, dotknutý regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 vykonajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykoná(-ajú) na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca <u>dvoch mesiacov</u> od oznámenia zamýšľanej služby osobnej dopravy uvedenej v článku 38 ods. 4 predložil ktorýkoľvek z týchto subjektov:

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;	a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
b) akékoľvek iné zainteresované príslušné orgány, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;	b) akékoľvek iné zainteresované príslušné orgány, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;
c) manažér infraštruktúry;	c) manažér infraštruktúry;
d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.	d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Zdôvodnenie

Jeden mesiac je príliš krátky čas na vznesenie námietok proti novej dopravnej službe, ktorá má vplyv na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Pozmeňovací návrh 28

COM(2013) 29 final

Článok 13a ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Spoločné systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov	Spoločné systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov
1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1371/2007 a smernica 2010/40/EÚ, členské štáty môžu požadovať od železničných podnikov prevádzkujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa prostredníctvom prepravných dokladov a rezervácií zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na vydávanie lístkov alebo aby sa rozhodli, že na zriadenie takéhoto systému dajú právomoc príslušným orgánom. V prípade zriadenia takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nedochádzalo k narušeniu fungovania trhu ani k diskriminácii medzi železničnými podnikmi. Spravuje ho verejný alebo súkromný subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.	1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1371/2007 a smernica 2010/40/EÚ, členské štáty môžu požadovať požadujú od železničných podnikov prevádzkujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa prostredníctvom prepravných dokladov a rezervácií zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na vydávanie lístkov alebo aby sa rozhodli, že na zriadenie takéhoto systému dajú právomoc príslušným orgánom. V prípade zriadenia Po zriadení takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nedochádzalo k narušeniu fungovania trhu ani k diskriminácii medzi železničnými podnikmi. Spravuje ho verejný alebo súkromný subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.
	<u>Zástupcovia miestnych a regionálnych orgánov sídli v rámci tohto právneho subjektu alebo združenia a plne sa zapájajú do jeho rozhodnutí.</u>

Zdôvodnenie

Tento článok predstavuje právny základ na dosahovanie cieľa regiónov, a to harmonizovať systém predaja prepravných dokladov na konkurenčnom trhu. Vďaka tomu dostanú príležitosť riešiť rozličné problémy, ktoré vznikli v systémoch predaja prepravných dokladov na staniciach, ktoré riadia etablovaní prevádzkovatelia.

Požiadavka účasti podnikov poskytujúcich vnútroštátne služby na vnútroštátnom informačnom systéme by mala byť záväzná, lebo rozvoj pridružených služieb je hlavným faktorom zlepšovania atraktivity spôsobov kolektívnej dopravy, najmä železničnej. V tejto súvislosti by mali byť miestne orgány pridružené k orgánom riadenia systému.

Pozmeňovací návrh 29

COM(2013) 29 final

Článok 59, nový odsek po odseku 3

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>Vertikálne integrované podniky riadiace infraštruktúry menšie ako 150 km alebo poskytujúce výlučne miestne služby železničnej dopravy nepodliehajú článkom 7 a 7a – 7c, pokiaľ tieto služby vyplývajú z pomocného riadenia infraštruktúr námorných a vnútrozemských prístavov bez toho, aby bol dotknutý článok 13 ods. 3 tejto smernice a preprava tovaru, tzv. short-liner.</u>

Zdôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňovacieho návrhu je vylúčiť z rozsahu pôsobnosti článkov 7 a 7a – 7c malé železničné siete, ako aj miestne opatrenia umožňujúce reagovať na miestne a málo rozvinuté miestne potreby. Takisto sa pripomína aj nediskriminačný prístup k zariadeniam poskytujúcim služby.

Pozmeňovací návrh 30

COM(2013) 29 final

Článok 59, nový odsek po odseku 3

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<u>Vertikálne integrované podniky riadiace špecifické investičné projekty uvedené v článku 32 ods. 3 tejto smernice, ktoré podliehajú priamej hospodárskej súťaži s inými spôsobmi dopravy, nepodliehajú článkom 7 a 7a – 7c;</u>

Zdôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňovacieho návrhu je v súlade s ostatnými ustanoveniami smernice 2012/34/EÚ vylúčiť z rozsahu pôsobnosti článkov 7 a 7a – 7c osobitné prípady „špecifických investičných projektov“, ktorých ziskovosť nie je z dlhodobého hľadiska zaistená.

Pozmeňovací návrh 31

COM(2013) 27 final

Odôvodnenie 29

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
(29) Aby sa zabezpečilo účinné plnenie funkcií agentúry, členské štáty a Komisia by mali byť zastúpené v riadiacej rade, ktorá má potrebné právomoci vrátane právomoci zostavovať rozpočet a schvaľovať ročné a viacročné pracovné programy.	(29) Aby sa zabezpečilo účinné plnenie funkcií agentúry, členské štáty a Komisia by mali byť zastúpené v riadiacej rade, ktorá má potrebné právomoci vrátane právomoci zostavovať rozpočet a schvaľovať ročné a viacročné pracovné programy, <u>o ktorých sa musí konzultovať s Výborom regiónov a zastupiteľskými orgánmi.</u>

Zdôvodnenie

V rámci ročného a viacročného pracovného programu ERA by sa mali uskutočňovať konzultácie so sieťou zastupiteľských orgánov odvetvia železničnej dopravy a Výborom regiónov vzhľadom na to, že sa ich týkajú výsledky a priority práce ERA.

Pozmeňovací návrh 32

COM(2013) 27 final

Článok 33 ods. 5

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
Národné orgány zodpovedné za vydávanie licencií a osvedčení uvedených v ods. 2 písm. c) a d) informujú agentúru do jedného mesiaca o každom jednotlivom rozhodnutí vydať, obnoviť, zmeniť a doplniť alebo zrušiť uvedené licencie a osvedčenia.	Národné orgány zodpovedné za vydávanie licencií a osvedčení uvedených v ods. 2 písm. c) a d) informujú agentúru do jedného mesiaca o každom jednotlivom rozhodnutí vydať, obnoviť, zmeniť a doplniť, <u>zamietnuť</u> alebo zrušiť uvedené licencie a osvedčenia, <u>pričom uvedú dôvody svojho rozhodnutia. Agentúra schváli alebo zamietne každé rozhodnutie do jedného mesiaca a zaručí vypočutie zainteresovaných strán.</u>

Zdôvodnenie

Cieľom je zabrániť tomu, aby národné orgány vyčerpali všetky možnosti odvolať sa na Súdnom dvore Európskej únie. Z tohto dôvodu by Európska železničná agentúra mala byť zapojená do schvaľovania národných rozhodnutí alebo zamietnutia tých, ktoré sú v rozpore s duchom európskeho železničného priestoru.

Pozmeňovací návrh 33

COM(2013) 27 final

Článok 48 ods. 5

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
5. Riadiaca rada do 30. novembra každého roku prijíma a aktualizuje aj strategický viacročný pracovný program. Zohľadňuje stanovisko Komisie. Konzultácie o návrhu sa uskutočňujú s Európskym parlamentom a sieťami uvedenými v článku 34. Prijatý viacročný pracovný program sa pošle členským štátom, Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a sieťam uvedeným v článku 34.	5. Riadiaca rada do 30. novembra každého roku prijíma a aktualizuje aj strategický viacročný pracovný program. Zohľadňuje stanovisko Komisie. Konzultácie o návrhu sa uskutočňujú s Európskym parlamentom, <u>Výborom regiónov</u> a sieťami uvedenými v článku 34. Prijatý viacročný pracovný program sa pošle členským štátom, Európskemu parlamentu, Rade, Komisii, <u>Výboru regiónov</u> a sieťam uvedeným v článku 34.

Zdôvodnenie

Konzultácie s Výborom regiónov by sa mali uskutočňovať aj v rámci viacročného pracovného programu ERA vzhľadom na to, že sa miestne a regionálne orgány zúčastňujú na financovaní železničných koľajových vozidiel a majú priamy záujem o zlepšovanie interoperability a bezpečnosti.

Pozmeňovací návrh 34

COM(2013) 27 final

Článok 54 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
1. Proti rozhodnutiam prijatým agentúrou podľa článkov 12, 16, 17 a 18 sa možno odvolať na odvolacej rade.	1. Proti rozhodnutiam prijatým agentúrou podľa článkov 12, 16, 17 a 18 <u>alebo v prípade jej nereagovania v stanovených lehotách</u> sa možno odvolať na odvolacej rade.

Zdôvodnenie

V prípade, že agentúra nereaguje alebo nerozhodne v stanovených lehotách, musí existovať možnosť odvolania.

Pozmeňovací návrh 35

COM(2013) 27 final

Článok 56 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
<p>1. Pri preskúmaní odvolania koná odvolacia rada urýchlene. Tak často, ako je to potrebné, vyzýva strany odvolacieho konania, aby v rámci stanovených lehôt predložili svoje stanoviská k notifikáciám odvolacej rady alebo k oznámeniam iných strán odvolacieho konania. Strany odvolacieho konania majú právo na ústnu prezentáciu.</p>	<p>1. Pri preskúmaní odvolania koná odvolacia rada urýchlene. Tak často, ako je to potrebné, vyzýva strany odvolacieho konania, aby v rámci stanovených lehôt predložili svoje stanoviská k notifikáciám odvolacej rady alebo k oznámeniam iných strán odvolacieho konania. Strany odvolacieho konania majú právo na ústnu prezentáciu.</p> <p><u>Odvolacia rada preskúma všetky sťažnosti a v závislosti od prípadu požiada o všetky príslušné informácie a zariadi konzultácie so zainteresovanými stranami do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. Je povinná rozhodnúť o každej sťažnosti a prijať potrebné opatrenia s cieľom vyriešiť danú situáciu a informuje zainteresované strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí do stanovenej primeranej lehoty, a to predbežne, ale v každom prípade maximálne do dvoch mesiacov od prijatia všetkých príslušných informácií. V prípade, že agentúra v stanovených lehotách neposkytne svoju reakciu, odvolacia rada môže vydať príkaz, v prípade potreby podliehajúci finančnej pokute.</u></p>

Zdôvodnenie

Je dôležité uviesť podrobnosti o postupoch a lehotách, ktoré využíva odvolacia rada pri preskúmaní doručených sťažností (napríklad by sa mal vymedziť termín, keď sa žiadosť považuje za prijatú, aby bolo možné vypočítať lehotu začatia postupu).

Odvolacia rada by mala mať osobitné právomoci, aby mohla uplatňovať svoje rozhodnutia, ako napríklad vydanie príkazu či finančné pokuty (penále), najmä v prípade nekonania v stanovených lehotách.

Pozmeňovací návrh 36

COM(2013) 27 final

Nový článok po článku 77

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p>1. <u>Agentúra prijíma rozhodnutia v súlade s článkami 12, 16, 17 a 18 od [2 roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. Až do tohto dátumu členské štáty naďalej uplatňujú platné legislatívne a regulačné ustanovenia.</u></p>

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p><u>2. Počas dodatočného prechodného obdobia 42 mesiacov od dátumu uvedeného v odseku 1 členskej štáty naďalej vydávajú certifikáty a povolenia odchylné od ustanovení článkov 12, 16, 17 a 18 podľa podmienok špecifikovaných Komisiou pri pravidlách určených na ich vykonávanie v súlade s článkom 75. Agentúra musí pred vydaním rozhodnutí vyhodnotiť, či:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>sa tým zníži úroveň železničnej bezpečnosti a/alebo</u> — <u>nejde o svojoľnú diskrimináciu alebo nadmerné obmedzenie služby železničnej dopravy.</u> <p><u>Agentúra môže požiadať príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány, aby zmenili svoje rozhodnutie, prerušili jeho vykonávanie alebo ho zrušili. V prípade, že vnútroštátna bezpečnostná agentúra odmieta konať, agentúra môže podľa článku 75 postúpiť otázku Komisii a výboru.</u></p>

Zdôvodnenie

Podľa modelu prechodnej fázy EASA v oblasti zodpovednosti za certifikáciu lietadiel by sa mal zaviesť podobný mechanizmus pre ERA, aby bolo možné progresívne zamestnávanie dodatočných zamestnancov a ich vzdelávanie na nové úlohy.

Pozmeňovací návrh 37

COM(2013) 30 final

Príloha I, 4.2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh Výboru regiónov
	<p><u>3. Kontrola nákladov</u></p> <p><u>V rámci analýzy nákladov a výnosov navrhovaných opatrení sa okrem iného zohľadnia aj tieto prvky:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>náklady navrhovaného opatrenia,</u> — <u>výnosy pre interoperabilitu z dôvodu rozšírenia oblasti uplatňovania o osobitné podkategórie sietí a vozidiel,</u> — <u>zníženie kapitálových nákladov a poplatkov vďaka úsporám z rozsahu a lepšiemu využívaniu vozidiel,</u> — <u>zníženie investičných nákladov a nákladov na údržbu/využívanie vďaka väčšej hospodárskej súťaži medzi výrobcami a spoločnosťami vykonávajúcimi údržbu,</u> — <u>environmentálne výnosy vďaka technickým zlepšeniam železničného systému,</u> — <u>zvýšenie bezpečnosti využívania.</u> <p><u>Toto hodnotenie okrem iného naznačí pravdepodobný vplyv pre všetkých prevádzkovateľov a zainteresované hospodárske subjekty vrátane miestnych a regionálnych orgánov.</u></p>

Zdôvodnenie

Mala by sa znovu vložiť táto časť súčasnej smernice (príloha I, 4.2), aby sa vykonávalo hodnotenie odhadovaných nákladov a výnosov všetkých predpokladaných technických riešení pre každú technickú špecifikáciu interoperability s cieľom zaviesť tie najvhodnejšie riešenia, a to najmä pre miestne a regionálne orgány.

V Bruseli 8. októbra 2013

Predseda
Výboru regiónov
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
