



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 – 2014

Výbor pre regionálny rozvoj

2013/0015(COD)

16.10.2013

STANOVISKO

Výboru pre regionálny rozvoj

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA_Legam

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Úvod:

Železničný sektor sa v súčasnosti v mnohých členských štátoch dostal do úpadku, hoci potreba prepravy tovaru a osôb neustále rastie a environmentálne a energetické problémy nútia Európu hľadať riešenia v oblasti trvalo udržateľnej dopravy. Tak prečo tento úpadok? Vlak je príliš drahý a nie je v zálohe nič, čím by sa znevýhodnili jeho priami konkurenti: auto, loď alebo lietadlo.

Európska komisia preto 30. januára 2013 predložila svoj 4. železničný balík s cieľom dosiahnuť vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru, a to zvyšovaním hospodárskej súťaže a znižovaním nákladov železničnej dopravy.

Vplyv týchto reforiem na členské štáty, regióny, miestne orgány a subjekty železničného systému, používateľov a občanov bude značný a výbor REGI, zodpovedný za hodnotenie vplyvov ostatných politík Únie na európsku hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť, predložil komplexné stanovisko k týmto reformám.

Cieľom prepracovania smernice o interoperabilite železničného systému v Európskej únii je znížiť jeho rozdrobenosť, ako aj náklady na uvedenie vozidiel na trh. Tieto návrhy umožnia zvýšiť interoperabilitu železníc na úrovni EÚ a zachovať optimálnu úroveň bezpečnosti.

Zjednodušenie postupov a technická harmonizácia sú nevyhnutnými podmienkami vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru a otvorenia hospodárskej súťaže v tomto odvetví. Interoperabilita je takisto základnou podmienkou zlepšenia cezhraničnej železničnej dopravy, ktorá je nevyhnutná pre územnú súdržnosť Únie.

Rozdielne vnútroštátne železničné systémy však v sebe stále nosia známky vojnovnej histórie Európy. Historicky a dobrovoľne boli zostavené rôznorodým spôsobom tak, aby národné hospodárstva a najmä vnútroštátne územia ochránili pred každou ozbrojenou inváziou zvonka.

Podľa Európskej komisie v súčasnosti existuje v EÚ viac ako 11 000 vnútroštátnych technických pravidiel a pravidiel v oblasti bezpečnosti. Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) má v súčasnosti normatívnu zodpovednosť: je zodpovedná za úpravu minimálnych noriem interoperability, aby sa znížilo množstvo vnútroštátnych pravidiel a zabezpečila istá a bezchybná premávka vlakov.

Povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky vydáva každý vnútroštátny bezpečnostný orgán na svojom vnútroštátnom území. Rozdiely sú veľké najmä v tom, ako tieto orgány vykonávajú postupy povoľovania vozidiel a certifikovania v oblasti bezpečnosti. Tento postup je často zdĺhavý a nákladný.

Údaje, ktoré sú k dispozícii, ukazujú, že náklady spojené s postupmi povoľovania dosahujú až 10 % nákladov na lokomotívy na krajinu. Pokiaľ sa využijú v troch členských štátoch, celkové náklady môžu dosahovať približne 30 %.

Návrh Európskej komisie bol kvalifikovaný ako „revolučný“. Komisia chce v skutočnosti zrušiť povolenie na „uviedenie do prevádzky“ a zachovať len pojem „uviedenie na trh“ a nechať zodpovednosť za uvedenie do prevádzky a prevádzkovanie vlaku na železničnom podniku.

Ďalšia inovácia: Komisia chce agentúre k „normatívnej“ zodpovednosti pridať aj „prevádzkovú“ zodpovednosť. Práve agentúra by vydávala „povolenia na uvádzanie na trh“ po tom, ako zozbiera osvedčenia dokazujúce súlad vozidiel.

Návrhy zmien:

Spravodajkyňa víta návrhy Európskej komisie, ktorých cieľom je skutočne zjednodušiť postupy pre žiadateľov a zaviesť skutočne európsky prístup k certifikácii vozidiel.

Navrhované úpravy sa týkajú povolenia na „uviedenie na trh“, ktoré vydáva agentúra a ktoré by platilo v celej Európe. Týmto povolením sa preceňuje schopnosť agentúry nahradiť 27 vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, zhrnúť všetky vnútroštátne pravidlá, ktoré ešte existujú, a vykonať potrebné kontroly.

Okrem toho náklady a zodpovednosť za uvedenie do prevádzky, za ktoré zodpovedajú železničné podniky, by boli príliš vysoké a mohli by odradiť nového záujemcu o vstup na trh.

Navrhovaná štruktúra: Pozmeňujúce návrhy sú vo veľkej miere inšpirované kompromisom, ku ktorému dospela Rada 10. júna a ktorý umožňuje nastoliť rovnováhu medzi európskou arbitrážou a vnútroštátnymi znaleckými posudkami. Agentúra je naďalej jednotným miestom pre každé povolenie vozidla. Žiadateľ musí vo svojej žiadosti uviesť „zónu používania“ vozidla. Agentúra vykoná kontrolu súladu technickej špecifikácie interoperability (TSI) a presunie na vnútroštátne bezpečnostné orgány žiadosti o kontrolu technického súladu s vnútroštátnymi pravidlami v „zóne používania“

Orgány majú jeden mesiac na vyžiadanie dodatočného dôkazového materiálu a maximálne 4 mesiace na vypracovanie znaleckého posudku a preskúmanie dokumentácie. Agentúra následne vydá svoje rozhodnutie v závislosti od stanovísk vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

Za vyriešenie prípadného konfliktu medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi je zodpovedná odvolacia rada.

Ostatné úpravy: Spravodajkyňa takisto navrhuje vytvoriť európsky register vozidiel namiesto zachovania 27 vnútroštátnych registrov. Takisto sa uviedlo, že len „podstatné“ zmeny na vozidlách si vyžadujú získanie nového povolenia. Analýza nákladov a výnosov novej TSI sa musí starostlivo prehodnotiť.

Náhradné diely by takisto mali byť predmetom harmonizácie v záujme zosúladenia európskeho trhu. Agentúra musí dohliadať na kontrolu povoľovania systémov ERTMS, aby sa zabezpečila koordinácia zavádzania tohto systému v celej Európe.

Významnou inováciou je možnosť rozšíriť „zónu používania“ na najbližšiu cezhraničnú stanicu bez nutnosti nového postupu, ak sú si železničné systémy podobné.

Prechodné obdobia: Vzhľadom na množstvo práce potrebnej na prispôsobenie, ktorú musí Európska železničná agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány ešte vykonať, sa navrhuje rozšíriť lehotu na transpozíciu z dvoch na tri roky. Po uplynutí dvoch rokov však musí Komisia predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku dosiahnutom agentúrou v záujme vykonávania jej nových úloh.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre regionálny rozvoj vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice Citácia 1

Text predložený Komisiou

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej **články** 91 ods. 1, 170 a 171,

Pozmeňujúci návrh

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej **článok 4 ods. 2 písm. c), článok 91 ods. 1 a články 170 a 171,**

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym subjektom, regionálnym a miestnym orgánom mať v plnom rozsahu prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia priestoru bez vnútorných hraníc je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k nim, pričom je potrebné zaviesť všetky opatrenia, ktoré by sa ukázali

Pozmeňujúci návrh

(2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym subjektom, regionálnym a miestnym orgánom mať v plnom rozsahu prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia priestoru bez vnútorných hraníc **a z plnenia cieľa územnej súdržnosti** je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k nim, pričom je potrebné zaviesť všetky

potrebné pre oblasť technickej normalizácie.

opatrenia, ktoré by sa ukázali potrebné pre oblasť technickej normalizácie.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelil identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do **národného** registra vozidiel. **Registre** by **mali** byť **prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty v rámci Únie**. **Národné registre vozidiel by mali byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám.**

Pozmeňujúci návrh

(14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelil identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do **európskeho** registra vozidiel. **Register** by **mal** byť **verejný**.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelil identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do **národného** registra vozidiel. **Registre** by **mali** byť **prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty v rámci Únie**. **Národné registre vozidiel by mali byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám.**

Pozmeňujúci návrh

(14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelil identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do **európskeho** registra vozidiel. **Register** by **mal** byť **prístupný v rámci Únie**.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému železníc Únie spôsobom zlučiteľným s ustanoveniami smernice [.../...o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie] . Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

Pozmeňujúci návrh

1. V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému železníc Únie spôsobom zlučiteľným s ustanoveniami smernice [.../...o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie] . Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe. ***Sledovanie tohto cieľa musí viesť k vymedzeniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a prispievať k postupnému vytváraniu vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Únie.***

Odôvodnenie

Existujúce ciele uvedené v smernici o interoperabilite (súčasný článok 1 ods. 2 písm. b) sa musia zachovať, keďže vymedzujú hlavné usmernenia smernice (optimálna úroveň technickej harmonizácie a postupné vytváranie vnútorného trhu so zariadeniami a službami a prevádzkou).

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice Článok 1 – odsek 3 – písmeno b

Text predložený Komisiou

(b) siete, ktoré sú ***funkčne oddelené od zvyšného systému železníc*** a určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú

Pozmeňujúci návrh

(b) siete, ktoré sú určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu, ako aj železničné podniky, ktoré svoju

dopravu, ako aj železničné podniky, ktoré svoju činnosť vykonávajú len na týchto sieťach.

činnosť vykonávajú len na týchto sieťach.

Odôvodnenie

Požiadavka na funkčné oddelenie je veľmi nejasná. Na jednoznačné určenie železničných tratí, ktoré treba vyňať z rozsahu smernice, postačuje opis „určené len na“.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Článok 2 – odsek 1 – bod 2

Text predložený Komisiou

(2) „interoperabilita“ znamená schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti pre tieto trate.

Pozmeňujúci návrh

(2) „interoperabilita“ znamená schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti pre tieto trate. ***Táto schopnosť závisí od regulačných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré sa musia splniť s cieľom vyhovieť základným požiadavkám.***

Odôvodnenie

Táto veta nachádzajúca sa v súčasnom európskom legislatívnom rámci je aj naďalej nevyhnutná, keďže zvyšuje zrozumiteľnosť.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice

Článok 2 – odsek 1 – bod 12

Text predložený Komisiou

(12) „modernizácia“ znamená práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ***ktoré vedú k zmene v súbore technickej dokumentácie pripojenom k vyhláseniu ES o overení, ak takýto súbor technickej dokumentácie existuje, a*** ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému;

Pozmeňujúci návrh

(12) „modernizácia“ znamená práce na ***výraznej*** zmene subsystému alebo jeho časti, ***vozidla alebo jeho časti,*** ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému; ***vo všetkých TSI sa vymedzia „výrazné“ zmeny príslušného subsystému alebo vozidla;***

Odôvodnenie

V záujme toho, aby nebolo nutné pri každej zmene vydávať nové vyhlásenie ES (vykonáva sa veľa drobných zmien, ktoré majú alebo nemajú vplyv na technickú dokumentáciu), malo by byť v TSI objasnené kritérium "výrazná" zmena, ku ktorej je nutné vystaviť nové vyhlásenie ES.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice

Článok 2 – odsek 1 – bod 13

Text predložený Komisiou

(13) „obnova“ znamená práce na výmene subsystému alebo **jeho časti**, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;

Pozmeňujúci návrh

(13) (13) „obnova“ znamená práce na **výraznej** výmene subsystému **alebo vozidla** alebo **ich častí**, ktoré nemenia celkový výkon subsystému **alebo vozidla**; **vo všetkých TSI sa vymedzí „výrazná“ obnova príslušného subsystému alebo vozidla**;

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice

Článok 2 – odsek 1 – bod 39 a (nový)

Text predložený Komisiou

(39a) „zóna používania“ znamená zónu používania vozidla, tzn. siete alebo trate, alebo skupiny sietí alebo tratí nachádzajúcich sa v jednom alebo viacerých členských štátoch, v ktorých má vozidlo jazdiť.

Pozmeňujúci návrh

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice

Článok 4 – odsek 4 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať

Pozmeňujúci návrh

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať

európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc;

európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc; **to zahŕňa identifikáciu prípadných železničných náhradných dielov, ktoré sa majú normalizovať v súlade s článkom 41 nariadenia o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004;**

Odôvodnenie

V každom TSI by sa mal nachádzať zoznam náhradných dielov, ktoré sa majú štandardizovať, aby sa dosiahlo vytvorenie vnútorného trhu so železničnými zariadeniami v súlade s návrhom Komisie v článku 41 nariadenia o Železničnej agentúre Európskej únie.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice

Článok 5 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Pri vytváraní, prijímaní a preskúmaní každej TSI (vrátane základných parametrov) sa zohľadňujú odhadované náklady a prínosy všetkých navrhovaných technických riešení, ako aj ich rozhrania, aby sa tak vytvorili a zaviedli tie najlepšie riešenia. Členské štáty sa zúčastnia na tomto posudzovaní tým, že poskytnú požadované údaje.

Odôvodnenie

Znovu by sa mala zaviesť táto časť súčasnej smernice (príloha I, 4.2). Malo by sa vykonať hodnotenie odhadovaných nákladov a príjmov všetkých navrhovaných technických riešení pre každú technickú špecifikáciu interoperability, a to s cieľom zaviesť tie najlepšie riešenia, najmä v prospech miestnych a regionálnych orgánov.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice

Článok 6 – odsek 3 a (nový)

3a. Člen siete zastupujúcich orgánov môže požiadať o stanoviská k nedostatkom TSI prostredníctvom Komisie. Komisia informuje žiadateľa o svojom rozhodnutí a zdôvodní svoje prípadné zamietnutie.

Odôvodnenie

Železničné subjekty sú často prvé, ktoré zistia problémy v TSI, a preto by mali mať možnosť požiadať Komisiu o zozbieranie názorov o zistených nedostatkoch v rámci TSI.

Pozmeňujúci návrh 14

**Návrh smernice
Článok 15 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

2. Úloha notifikovaného orgánu posudzovania zhody zodpovedného za overenie subsystému ES sa začína v etape konštrukčného návrhu a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu prijatia, pred uvedením subsystémov do prevádzky. **Môže zahŕňať** aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 44 a 45.

Pozmeňujúci návrh

2. Úloha notifikovaného orgánu posudzovania zhody zodpovedného za overenie subsystému ES sa začína v etape konštrukčného návrhu a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu prijatia, pred uvedením subsystémov do prevádzky. **Zahŕňa** aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 44 a 45.

Odôvodnenie

Je nevyhnutné zahrnúť aj rozhrania, ako je to v prípade súčasnej smernice.

Pozmeňujúci návrh 15

**Návrh smernice
Článok 18 – odsek 2 – pododsek 1**

Text predložený Komisiou

Každý **národný** bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky tých subsystémov energia a infraštruktúra, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na území jeho členského štátu.

Pozmeňujúci návrh

Každý **vnútroštátny** bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky tých subsystémov energia a infraštruktúra, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na území jeho členského štátu. ***V prípade pozemných zariadení ERTMS konzultuje vnútroštátny bezpečnostný orgán Európsku železničnú radu, ktorá je rozhodovacím orgánom. V prípade ostatných pevných zariadení je rozhodovacím orgánom vnútroštátny bezpečnostný orgán.***

Odôvodnenie

Je jasnejšie priamo odkazovať na „pozemné zariadenia ERTMS“. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán musí udeliť povolenia zaviesť všetky vnútroštátne pevné zariadenia. Agentúra musí udeliť povolenia týkajúce sa pozemných zariadení ERTMS s cieľom zaručiť koordinovaný prístup k ERTMS.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. Povolenie na uvedenie vozidla na trh sa vydáva na základe súboru dokumentácie vozidla alebo typu vozidla, ktorý predloží žiadateľ, vrátane dokladu o:

- a) uvedení mobilných subsystémov tvoriacich vozidlo podľa článku 19 na trh;***
- b) technickej kompatibilite subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;***
- c) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v***

článku 6 smernice .../... [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].

d) technickej kompatibilite vozidla so sieťou zóny uvedenej v odseku 1a, ktorá je stanovená na základe TSI a príslušných vnútroštátnych predpisov, ako aj bezpečnostných metód vymedzených v článku 6 smernice.../... [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].

Vždy, keď sa vyžadujú testy na získanie písomného dôkazu o technickej kompatibilite uvedenej v odseku 1b písm. b)a písm. d), príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu žiadateľovi vydať dočasné povolenia s cieľom použiť vozidlo na praktické overenia na sieti. Manažér infraštruktúry spolu so žiadateľom vykoná všetko pre to, aby zabezpečil, že sa skúšky uskutočnia do troch mesiacov od prijatia žiadosti žiadateľom. Vnútroštátny bezpečnostný orgán prípadne prijme potrebné opatrenia, aby zabezpečil, že sa testy môžu uskutočniť v stanovenej lehote.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice Článok 20 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Rozhodnutia o udelení povolení na uvedenie vozidla na trh vydáva agentúra. **Tieto povolenia potvrdzujú** hodnoty parametrov dôležité na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a pevnými zariadeniami, ako sa uvádza v TSI. Povolenie na uvedenie vozidla na trh obsahuje aj informácie o súlade vozidla s príslušnými TSI a uvádzajú sa v ňom národné predpisy týkajúce sa týchto parametrov.

Pozmeňujúci návrh

2. Rozhodnutia o udelení povolení na uvedenie vozidla na trh vydáva agentúra. **Toto povolenie zahŕňa:**

a) povolenie na komercializáciu. Toto povolenie platí vo všetkých členských

štátoch a umožňuje obchodné transakcie po celej Európe.

b) povolenie na používanie vozidiel v zóne uvedenej v odseku 1a. Toto povolenie potvrdzuje hodnoty parametrov dôležité na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a pevnými zariadeniami **v príslušnej zóne**, ako sa uvádza v TSI. Povolenie na uvedenie vozidla na trh obsahuje aj informácie o súlade vozidla s príslušnými TSI a uvádzajú sa v ňom národné predpisy týkajúce sa týchto parametrov.

(c) podmienky používania vozidla a iné obmedzenia.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. S cieľom vydať tieto povolenia agentúra by mala:

a) vyhodnotiť prvky dokumentácie uvedené v odseku 1b písm. a), b) a c) s cieľom overiť úplnosť, primeranosť a súlad dokumentácie vo vzťahu k príslušnej TSI;

b) konzultovať príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány podľa zóny používania ustanovenej na hodnotenie dokumentácie s cieľom overiť jej úplnosť, primeranosť a súlad vo vzťahu k odseku 1b písm. d) a aspekty uvedené v odseku 1b písm. a), b) a c), pokiaľ ide o relevantné vnútroštátne predpisy.

V rámci týchto hodnotení a v prípade dôvodnej pochybnosti môže agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány požiadať o vykonanie skúšok na tejto sieti. S cieľom umožniť tieto testy môžu príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány vydať žiadateľovi dočasné

povolenia s cieľom použiť vozidlo na skúšky na sieti. Manažér infraštruktúry musí vynaložiť všetko potrebné úsilie a zabezpečiť, aby sa takáto skúška konala do troch mesiacov od podania žiadosti agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2b. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti musí agentúra informovať žiadateľa o kompletnosti jeho dokumentácie alebo ho požiadať, aby v primeranej lehote doplnil relevantné informácie. Pokiaľ ide o úplnosť, primeranosť a súlad dokumentácie, agentúra môže takisto vyhodnotiť aspekty uvedené v odseku 1b písm. d).

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 2c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2c. Agentúra pred prijatím rozhodnutia o vydaní povolenia o uvedení vozidiel na trh plne zohľadní hodnotenia podľa odseku 2a. Agentúra vydá povolenie alebo informuje žiadateľa o negatívnom rozhodnutí a uvedie dôvody vo vopred stanovenej primeranej lehote, avšak v každom prípade do štyroch mesiacov od prijatia všetkých relevantných informácií.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 2 d (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2d. Agentúra preberá plnú zodpovednosť za vydané povolenia. Preto v prípade súdneho vyšetrovania týkajúceho sa agentúry alebo jej zamestnancov musí agentúra plne spolupracovať s príslušnými orgánmi dotknutých členských štátov.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 2 e (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2e. Pokiaľ agentúra nesúhlasí s negatívnym hodnotením jedného alebo viacerých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s odsekom 2a písm. b), informuje tento orgán alebo orgány, pričom uvedenie dôvody svojho nesúhlasu.

Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dosiahnuť hodnotenie prijateľné pre všetkých. V prípade potreby, ak o tom rozhodne agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány, môže sa do tohto procesu začleniť aj žiadateľ. Ak sa do 15 dní po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, neprijme žiadne riešenie, ktoré by bolo prijateľné pre všetkých, agentúra vydá konečné rozhodnutie, ak vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány nezaslali vec na arbitráž odvolacej rade vytvorenej podľa článku 51 nariadenia (EÚ) č.... /.... [nariadenie o agentúre].

Odvolacia rada rozhodne o potvrdení návrhu rozhodnutia agentúry do 15 dní od prijatia žiadosti orgánu alebo orgánov vnútroštátnej bezpečnosti.

Ak odvolacia rada súhlasí s agentúrou, agentúra môže bezodkladne prijať svoje rozhodnutie.

Ak odvolacia rada súhlasí s negatívnym hodnotením vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúra vydá povolenie na jednu oblasť používania a vylúči časti siete, ktoré dostali negatívne hodnotenie.

Pokiaľ agentúra nesúhlasí s pozitívnym hodnotením jedného alebo viacerých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s odsekom 2a písm. b), informuje tento orgán alebo orgány, pričom uvedenie dôvody svojho nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú s cieľom dosiahnuť hodnotenie prijateľné pre všetkých. V prípade potreby, ak o tom rozhodne agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány, môže sa do toho procesu zahrnúť aj žiadateľ. Ak sa do 15 dní po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, neprijme žiadne riešenie, ktoré by bolo prijateľné pre všetkých, agentúra vydá konečné rozhodnutie.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice Článok 20 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Povolenie na uvedenie vozidla na trh sa vydáva na základe súboru dokumentácie vozidla alebo typu vozidla, ktorý predloží žiadateľ, vrátane dokladu o:

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

(i) uvedení mobilných subsystémov tvoriacich vozidlo podľa článku 19 na trh;

(j) technickej kompatibilite subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a registrov;

(k) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice .../... [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Agentúra prijíma rozhodnutia uvedené v odseku 2 v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií. ***Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch.***

Pozmeňujúci návrh

Agentúra prijíma rozhodnutia uvedené v odseku 2 v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií ***a do piatich mesiacov v prípade arbitráže.***

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Agentúra poskytuje podrobné pokyny na získanie povolenia na uvedenie vozidla na trh. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa povolení na uvedenie vozidla na trh a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. ***Národné*** bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto

Pozmeňujúci návrh

Agentúra poskytuje podrobné pokyny na získanie povolenia na uvedenie vozidla na trh. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa povolení na uvedenie vozidla na trh a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. ***Vnútroštátne*** bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto

informácií s agentúrou.

informácií s agentúrou.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme najneskôr dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice podrobné pravidlá o postupe udeľovania povolení vrátane:

a) podrobných usmernení pre žiadateľov, v ktorých sa opíšu a vysvetlia požiadavky týkajúce sa povolenia na uvedenie vozidla na trh, a zoznamu požadovaných dokumentov;

b) procesných podmienok postupu povoľovania, ako je obsah a lehoty pre každú fázu procesu;

c) kritérií hodnotenia dokumentácie k žiadosti.

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice Článok 20 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Agentúra môže vydávať povolenia na uvedenie vozidla na trh pre sériu vozidiel. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch.

Pozmeňujúci návrh

6. Agentúra môže vydávať povolenia na uvedenie vozidla na trh pre sériu vozidiel. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch, ***v ktorých má byť vozidlo uvedené na trh, a v celej relevantnej zóne používania uvedenej v odseku 1a.***

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice Článok 20 – odsek 6 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6a. V prípade negatívnej odpovede od agentúry môže žiadateľ požiadať

agentúru o opätovné preskúmanie rozhodnutia do jedného mesiaca od prijatia negatívnej odpovede. Po prijatí žiadosti má agentúra jeden mesiac, aby svoje rozhodnutie potvrdila alebo zrušila.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 8 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

8. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh:

Pozmeňujúci návrh

8. V prípade **výraznej** obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh, ak môžu plánované práce negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému; alebo si také rozhodnutie vyžadujú príslušné TSI:

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. V každom prípade je po konzultácii s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi povolenie rovnako platné bez nutnosti rozšírenia zóny používania aj na vozidlá pohybujúce sa v susedných členských štátoch s podobnými charakteristikami siete, ak sú stanice v blízkosti hraníc. Táto konzultácia sa môže vykonať individuálne alebo vo forme cezhraničnej dohody medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 20 – odsek 9 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Na žiadosť žiadateľa sa môže do povolenia na uvedenie vozidla na trh zahrnúť jasný údaj o sieťach alebo tratiach alebo skupinách sietí alebo tratí, na ktorých môže železničný podnik uviesť takéto vozidlo do prevádzky bez ďalších overení, kontrol alebo skúšok týkajúcich sa technickej kompatibility medzi vozidlom a týmito sieťami alebo traťami. V takom prípade žiadateľ začlení do svojej žiadosti dôkaz o technickej kompatibilite vozidla s príslušnými sieťami alebo traťami.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice

Článok 21 – odsek 1 – pododsek 1 a (nový) a 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 21 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Železničné podniky oznamujú svoje rozhodnutia týkajúce sa uvedenia vozidiel do prevádzky agentúre, manažérovi infraštruktúry a dotknutému **národnému** bezpečnostnému orgánu. Tieto rozhodnutia sa zaznamenávajú v **národných registroch** vozidiel **uvedených** v článku 43.

Pozmeňujúci návrh

Do povolenia na uvedenie vozidla na trh **sa zahrnie** jasný údaj o sieťach alebo tratiach alebo skupinách sietí alebo tratí, na ktorých môže železničný podnik uviesť takéto vozidlo do prevádzky bez ďalších overení, kontrol alebo skúšok týkajúcich sa technickej kompatibility medzi vozidlom a týmito sieťami alebo traťami. **Tento údaj sa môže rozšíriť aj na iné siete alebo trasy na žiadosť pôvodného alebo iného žiadateľa po vydaní príslušného povolenia na uvedenie na trh.**

Pozmeňujúci návrh

Na účely prvého pododseku môže železničný podnik vykonať testy v spolupráci s manažérom infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry spolu so žiadateľom vykoná všetko pre to, aby zabezpečil, aby sa skúšky uskutočnili do troch mesiacov od prijatia žiadosti.

Pozmeňujúci návrh

2. Železničné podniky oznamujú svoje rozhodnutia týkajúce sa uvedenia vozidiel do prevádzky agentúre, manažérovi infraštruktúry a dotknutému **vnútroštátnemu** bezpečnostnému orgánu. Tieto rozhodnutia sa zaznamenávajú v **registri** vozidiel **uvedenom** v článku 43.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice Článok 21 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4. Okrem toho sa od železničného podniku vyžaduje nové rozhodnutie o uvedení týchto vozidiel do prevádzky v prípade, keď:

(n) plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému alebo

(o) si to vyžadujú príslušné TSI.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice Článok 42 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Všetky vozidlá uvedené do prevádzky v systéme železníc Únie sú označené európskym číslom vozidla (EČV) prideleným **národným bezpečnostným orgánom kompetentným pre dotknuté územie pred prvým uvedením vozidla do prevádzky** .

Pozmeňujúci návrh

1. Všetky vozidlá uvedené do prevádzky v systéme železníc Únie sú označené európskym číslom vozidla (EČV) prideleným **agentúrou pri vydaní povolenia**.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice Článok 42 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Železničný podnik, ktorý prevádzkuje

Pozmeňujúci návrh

2. Držiteľ registrácie zabezpečí, aby

vozidlo, zabezpečuje, aby bolo toto vozidlo označené prideleným ECV.

vozidlo malo správne európske číslo vozidla. Železničný podnik, ktorý prevádzkuje vozidlo, kontroluje registráciu vozidla.

Odôvodnenie

Európske číslo vozidla by mala vydať agentúra pri udeľovaní povolenia. Železničný podnik nemá žiadny prostriedok na to, aby kontroloval európske číslo vozidla, ktoré patrí danému vozidlu. Tieto informácie má len držiteľ registrácie (t. j. prevádzkovateľ alebo majiteľ vozidla).

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice
Článok 43 – názov

Text predložený Komisiou

Národné registre vozidiel

Pozmeňujúci návrh

Európsky register vozidiel

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice
Článok 43 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

1. Každý členský štát vedie register vozidiel, ktoré sú uvedené do prevádzky na jeho území. Register spĺňa tieto kritériá:

Pozmeňujúci návrh

1. Agentúra vedie register všetkých vozidiel, ktoré sú uvedené do prevádzky v Únii. Register spĺňa tieto kritériá:

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice
Článok 43 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

(b) aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;

Pozmeňujúci návrh

(b) aktualizuje ho agentúra;

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Článok 43 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

(c) je prístupný ***národným bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 21 smernice [...]/...o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie*** ; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom určeným v článkoch 55 a 56 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012 , ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor , agentúre, železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.

Pozmeňujúci návrh

(c) je ***verejne*** prístupný;

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh smernice

Článok 43 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o ***národné registre*** vozidiel. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o ***európsky register*** vozidiel. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh smernice

Článok 43 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Držiteľ registrácie bezodkladne nahlási akúkoľvek zmenu údajov zapísaných do **národného registra** vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu vozidla **národnému bezpečnostnému orgánu členského štátu, v ktorom bolo vozidlo uvedené do prevádzky**.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh smernice

Článok 43 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Držiteľ registrácie bezodkladne nahlási **agentúre** akúkoľvek zmenu údajov zadaných do **európskeho registra** vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu vozidla.

Pozmeňujúci návrh

5a. Vnútroštátne registre vozidiel sa začlenia do európskeho registra vozidiel najneskôr dva roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví formát tohto typu dokumentu. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh smernice

Článok 44 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Pri každom vozidle musí register obsahovať minimálne tieto informácie:

a) európske číslo vozidla;

b) odkazy na vyhlásenie ES o overení a vydávajúci orgán;

c) odkazy na európsky register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh uvedený v článku 44;

d) identifikačné údaje prevádzkovateľa vozidla;

e) obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;

f) subjekt zodpovedný za údržbu.

V prípade, že agentúra vydá, obnoví, zmení, preruší alebo zruší povolenie o uvedení vozidla do prevádzky, bezodkladne aktualizuje register.

Odôvodnenie

Obsah európskeho registra vozidiel by sa mal vyjasniť tak, aby obsahoval informácie týkajúce sa vozidla s cieľom zefektívniť a podporiť obchodné a prevádzkové potreby používateľov. Treba, aby agentúra bezodkladne aktualizovala register, aby bol nápomocný.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh smernice

Článok 50 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Raz za tri roky a prvýkrát tri roky po uverejnení tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc. Súčasťou tejto správy je aj analýza prípadov uvedených v článku 7 a uplatňovania kapitoly V .

Pozmeňujúci návrh

1. Raz za tri roky a prvýkrát tri roky po uverejnení tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc. Súčasťou tejto správy je aj analýza prípadov uvedených v článku 7 a uplatňovania kapitoly V . ***V závislosti od výsledkov správy Komisia navrhne zlepšenia a opatrenia na posilnenie úlohy agentúry pri zavádzaní interoperability.***

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh smernice

Článok 50 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Dva roky po zverejnení tejto smernice a po konzultácii s rozličnými zainteresovanými stranami Komisia podá

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh smernice

Článok 51 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty môžu naďalej uplatňovať ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES do [*dva* roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty môžu naďalej uplatňovať ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES do [*tri* roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh smernice

Článok 54 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 1, článkom 2, článkom 7 ods. 1 až 4, článkom 11 ods. 1, článkom 13, článkom 14 ods. 1 až 7, článkom 15 ods. 1 až 6, článkami 17 až 21, článkom 22 ods. 3 až 7, článkami 23 až 36, článkom 37 ods. 2, článkom 38, článkom 39, článkami 41 až 43, článkom 45 ods. 1 až 5, článkom 51 a s prílohami I až III najneskôr do [*dva* roky po dátume nadobudnutia účinnosti] . Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou. Tabuľky zhody sú potrebné, aby umožnili všetkým dotknutým subjektom jasne identifikovať príslušné ustanovenia uplatniteľné na vnútroštátnej úrovni na vykonávanie tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 1, článkom 2, článkom 7 ods. 1 až 4, článkom 11 ods. 1, článkom 13, článkom 14 ods. 1 až 7, článkom 15 ods. 1 až 6, článkami 17 až 21, článkom 22 ods. 3 až 7, článkami 23 až 36, článkom 37 ods. 2, článkom 38, článkom 39, článkami 41 až 43, článkom 45 ods. 1 až 5, článkom 51 a s prílohami I až III najneskôr do [*tri* roky po dátume nadobudnutia účinnosti] . Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou. Tabuľky zhody sú potrebné, aby umožnili všetkým dotknutým subjektom jasne identifikovať príslušné ustanovenia uplatniteľné na vnútroštátnej úrovni na vykonávanie tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh smernice

Článok 55 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Smernica 2008/57/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v časti A prílohy IV sa zrušuje s účinnosťou od [*dva* roky po dátume nadobudnutia účinnosti] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva .

Pozmeňujúci návrh

Smernica 2008/57/ES zmenená a doplnená smernicami uvedenými v časti A prílohy IV sa zrušuje s účinnosťou od [*tri* roky po dátume nadobudnutia účinnosti] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva .

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh smernice

Článok 56 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Články 3 až 10, článok 11 ods. 2, 3 a 4, článok 12 a článok 16 sa uplatňujú od [*dva* roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh

Články 3 až 10, článok 11 ods. 2, 3 a 4, článok 12 a článok 16 sa uplatňujú od [*tri* roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh smernice

Príloha I – bod 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. MONITOROVANIE NÁKLADOV

Analýza nákladov a prínosov navrhovaných opatrení zohľadní okrem iného aj tieto prvky:

- náklady na navrhované opatrenie,***
- prínosy rozšírenia rozsahu pôsobnosti na osobitné podkategórie sietí a vozidiel pre interoperabilitu,***
- zníženie kapitálových nákladov a výdajov z dôvodu úspor z rozsahu a***

lepšieho používania vozidiel,

*– zníženie investičných nákladov
a nákladov na prevádzku/údržbu z dôvodu
väčšej hospodárskej súťaže medzi
konštruktérmi a spoločnosťami
zabezpečujúcimi údržbu,*

*– environmentálne prínosy v dôsledku
technických zlepšení železničného
systému,*

– zvýšenie bezpečnosti používania.

*V tomto hodnotení sa okrem iného uvedie
možný vplyv na všetkých
prevádzkovateľov a zainteresované
hospodárske subjekty vrátane miestnych
a regionálnych orgánov.*

POSTUP

Názov	Interoperabilita systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)
Referenčné čísla	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 7.2.2013
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	REGI 7.2.2013
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko dátum menovania	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Dátum prijatia	14.10.2013
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 31 - : 0 0 : 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Náhradník (čl. 187 ods. 2) prítomný na záverečnom hlasovaní	Edvard Kožušník