



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument s plenarne sjednice

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**
IZVJEŠĆE

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Odbor za promet i turizam

Izvjestitelj: Saïd El Khadraoui

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrta akta

U amandmanima Parlamenta izmjene nacrta akta označene su ***podebljanim kurzivom***. *Obični kurziv* naznaka je tehničkim službama da se radi o dijelovima nacrta akta za koje se predlaže ispravak prilikom izrade konačnog teksta (na primjer o očitim pogreškama ili izostavcima u danoj jezičnoj verziji). Za predložene ispravke potrebna je suglasnost dotičnih tehničkih službi.

Zaglavlje svakog amandmana na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi. Dijelovi teksta odredbe postojećeg akta koju Parlament želi izmijeniti, a koja je u nacrtu akta ostala nepromijenjena, označeni su ***podebljanim slovima***. Za moguća brisanja u tim dijelovima teksta koristi se oznaka [...].

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
EXPLANATORY STATEMENT	69
MIŠLJENJE MANJINE	73
MIŠLJENJE ODBORA ZA ZAPOŠLJAVANJE I SOCIJALNA PITANJA.....	74
MIŠLJENJE ODBORA ZA REGIONALNI RAZVOJ	100
POSTUPAK	115

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2013)0029),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0025/2013),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir obrazložena stajališta, koja su u okviru Protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i razmjernosti, predložili francuski Senat, litavski Parlament, luksemburški zastupnički dom, prvi i drugi dom nizozemskog Parlamenta i švedski Parlament, u kojima tvrde da nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 11. srpnja 2013.¹,
 - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 8. listopada 2013.²,
 - uzimajući u obzir članak 55. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenja Odbora za zapošljavanje i socijalna pitanja i Odbora za regionalni razvoj (A7-0037/2014),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. traži od Komisije da predmet ponovno uputi Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom;
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

¹ SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

² SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Tijekom posljednjeg desetljeća rast željezničkog putničkog prijevoza nije bio dovoljan za povećanje njegova udjela u ukupnom prijevozu u usporedbi s cestovnim i zračnim prijevozom. Udio željezničkog prijevoza putnika u Europskoj uniji od **6 %** ostao je više ili manje **stabilan**. Usluge željezničkog prijevoza putnika nisu držale korak s razvojem potreba u pogledu ponude i kvalitete.

Izmjena

(1) Tijekom posljednjeg desetljeća, ***upotreba mreže europskih autocesta je porasla za 27 % dok je upotreba željezničke mreže zabilježila pad od 2 %***. ***Osim toga***, rast željezničkog putničkog prijevoza nije bio dovoljan za povećanje njegova udjela u ukupnom prijevozu u usporedbi s cestovnim i zračnim prijevozom. Udio željezničkog prijevoza putnika u Europskoj uniji od **6 %** ostao je više ili manje ***nepromjenjiv te*** usluge željezničkog prijevoza putnika nisu držale korak s razvojem potreba u pogledu ponude i kvalitete.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 1.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1a) Glavni razlozi nedovoljnog udjela željezničkog prometa u ukupnom prometu u Europi su nepoštenu tržišno natjecanje u odnosu na druge načina prijevoza, nedostatak političke volje da se razvije željeznički prijevoz i nedovoljno ulaganje u željezničke mreže.

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2a) Praktični učinci odredbi tih Direktiva moraju se ocijeniti provjerom kvalitete pruženih usluga na temelju posebnih činjenica, nadmetanja te cijena uporabe, troškova i pristojbi.

Justification

The consequences of liberalisation in Europe need to be examined closely, with a focus on economic, social and environmental outcomes.

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2b) Kako bi se uspostavio jedinstveni europski željeznički prostor, iznimno je važno da se odgovarajuće zakonodavstvo učinkovito i u potpunosti primijeni u svim državama članicama u propisanim rokovima. S obzirom na prepoznate nedostatke unutar sektora, države članice trebale bi pomno nadzirati primjenu zakonodavstva Unije.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2c) Nekoliko studija i upitnika pokazuju da je u državama članicama koje su svoja tržišta otvorile za domaći putnički prijevoz, kao što su Švedska i Ujedinjena Kraljevina, željezničko tržište doživjelo rast, uključujući zadovoljnije putnike i

osoblje.

Amandman 6

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora⁸ uspostavlja se jedinstven europski željeznički prostor sa zajedničkim pravilima o upravljanju željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, o financiranju infrastrukture i naplaćivanju pristojbi za njezinu uporabu, o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama te o regulatornom nadzoru željezničkog tržišta. Kad su se osigurali svi ti elementi, sad je moguće dovršiti otvaranje željezničkog tržišta Unije i reformirati upravljanje upraviteljima infrastrukture kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi.

⁸ SL L 343, 14.12.2012., str. 32.

Izmjena

(3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora⁸ uspostavlja se jedinstven europski željeznički prostor sa zajedničkim pravilima o upravljanju željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, o financiranju infrastrukture i naplaćivanju pristojbi za njezinu uporabu, o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama te o regulatornom nadzoru željezničkog tržišta. Kad su se osigurali svi ti elementi, sad je moguće dovršiti otvaranje željezničkog tržišta Unije i reformirati upravljanje upraviteljima infrastrukture kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi ***kako bi se poboljšala kvaliteta željezničkih usluga diljem Europe istodobno štiteći socijalne standarde i uvjete zaposlenja.***

⁸ SL L 343, 14.12.2012., str. 32.

Amandman 7

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3a) Od ključnog je značenja završiti otvaranje željezničkog tržišta Unije kako bi željeznice mogle postati vjerodostojna alternativa drugim oblicima prijevoza u

smislu cijene i kvalitete.

Amandman 8

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Direktivom 2012/34/EU od Komisije se zahtijeva da predlaže, ako je primjereno, zakonodavne mjere u vezi s otvaranjem tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i da razvije odgovarajuće uvjete za osiguravanje nediskriminatornog pristupa infrastrukturi na temelju postojećih zahtjeva za razdvajanje upravljanja infrastrukturom od usluga željezničkog prijevoza.

Izmjena

(4) Direktivom 2012/34/EU od Komisije se zahtijeva da predlaže, ako je primjereno, zakonodavne mjere u vezi s otvaranjem tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i da razvije odgovarajuće uvjete za osiguravanje **najisplativijeg nediskriminatornog pristupa infrastrukturi, uključujući i vlasničku infrastrukturu koja se prodaje na tržištu, na** temelju postojećih zahtjeva za razdvajanje upravljanja infrastrukturom od usluga željezničkog prijevoza.

Justification

It is inefficient for newcomers with just a few trains per day to set up expensive ticket offices and ticket machines on their own – at commercial rates decided by the station owner, which might be the holding company of the incumbent railway operator.

Amandman 9

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4a) Otvaranje tržišta za domaći putnički prijevoz imat će pozitivan učinak na funkcioniranje europskog željezničkog tržišta, to će dovesti do veće fleksibilnosti i većeg broja mogućnosti za poduzeća i putnike. Željeznički radnici također će imati koristi od otvaranja tržišta s obzirom na to da će biti stvoreni bolji uvjeti za pružanje vlastitih usluga novim

sudionicima na tržištu. Iskusni radnici mogu dati novim sudionicima dodanu vrijednost, što dovodi do boljih uvjeta rada.

Amandman 10

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4b) Države članice odgovorne su za organizaciju svojih tržišta rada za željezničko osoblje. One bi trebale stoga osigurati da način na koji je organizirano tržište rada ne utječe negativno na kvalitetu usluge. Europskim pravom već je propisan jasni okvir za zaštitu željezničkih radnika.

Amandman 11

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5) Uspostavom koordinacijskog odbora trebala bi se osigurati bolja koordinacija između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika s ciljem postizanja učinkovitog upravljanja i korištenja infrastrukturom.

(5) Uspostavom koordinacijskog odbora trebala bi se osigurati bolja koordinacija između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika s ciljem postizanja učinkovitog upravljanja i korištenja infrastrukturom. ***Osim toga, kako bi se osiguralo neometano funkcioniranje svakodnevnog upravljanja mrežom, upravitelj infrastrukture trebao bi se na razini kontrole prometa uskladiti sa željezničkim prijevoznicima bez ugrožavanja vlastite neovisnosti i odgovornosti za upravljanje mrežom ili postojećih pravila.***

Justification

The cooperation at technical level between the infrastructure manager and railway undertakings should be improved in order to strengthen the efficient management of the network. This should be done without compromising the independence and role of the infrastructure manager.

Amandman 12

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6a) Kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje unutar europskog željezničkog prostora, potrebno je ne samo osigurati nediskriminirajući pristup infrastrukturi već i uključiti nacionalne željezničke mreže te ojačati regulatorna tijela. To bi se jačanje trebalo provesti kroz davanje većih ovlasti nadležnim regulatornim tijelima i razvoj mreže regulatornih tijela koja bi u budućnosti bili glavni subjekti u regulaciji željezničkog tržišta Europske unije.

Amandman 13

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 6.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6b) Kada vrši sve relevantne funkcije u skladu s ovom Direktivom, od upravitelja infrastrukture trebalo bi se tražiti da koristi svoje kvalifikacije za stalno poboljšavanje učinkovitosti upravljanja željezničkom infrastrukturom da bi se korisnicima omogućile visokokvalitetne usluge.

Justification

The infrastructure manager gains competences through the changes proposed by the Commission of Article 3.2. It should use those competences in the spirit of providing high-quality services to its users, the railway undertakings and their passengers. Infrastructure managers across the EU should share the same "mission statement".

Amandman 14

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Uspostavom europske mreže upravitelja infrastrukture trebala bi se učinkovito rješavati prekogranična pitanja među upraviteljima infrastrukture u različitim državama članicama.

Izmjena

(7) ***Ne dovodeći u pitanje ovlasti država članica u pogledu planiranja infrastrukture i njezinog financiranja***, uspostavom europske mreže upravitelja infrastrukture trebala bi se učinkovito rješavati prekogranična pitanja ***kao što su pristojbe za pristup prugama*** među upraviteljima infrastrukture u različitim državama članicama.

Justification

Making concerted efforts to unify the powers and duties of infrastructure managers should not preclude the Member States from intervening when it comes to infrastructure planning and financing.

Amandman 15

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi, ***trebalo bi ukloniti sve sukobe interesa koji proizlaze iz povezanih struktura koje uključuju upravljanje*** infrastrukturom i ***prijevozne*** djelatnosti. Uklanjanje poticaja za diskriminaciju konkurenata jedini je način da se zajamči

Izmjena

(8) Kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi, ***povezane strukture bi trebale biti oblikovane na način kojim se onemogućava nastanak sukoba*** interesa ***između upravljanja*** infrastrukturom i ***prijevoznih*** djelatnosti. Uklanjanje ***potencijalnih*** poticaja za diskriminaciju

jednak pristup željezničkoj infrastrukturi. To je preduvjet za uspješno otvaranje tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika. Time bi se također trebala ukloniti mogućnost namirivanja gubitaka iz drugih dobitaka, koja postoji u takvim povezanim strukturama i koja vodi do poremećaja tržišta.

konkurenata jedini je način da se zajamči jednak pristup željezničkoj infrastrukturi. To je preduvjet za uspješno otvaranje tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika. Time bi se također trebala ukloniti mogućnost namirivanja gubitaka iz drugih dobitaka, koja postoji u takvim povezanim strukturama i koja vodi do poremećaja tržišta ***kao i dogovori povezani s nagrađivanjem osoblja te pružanjem drugih pogodnosti koje bi mogle izazvati pojavu povlaštenog tretmana u odnosu na jednog od konkurenata.***

Amandman 16

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Postojeći zahtjevi za neovisnost upravitelja infrastrukture od željezničkih prijevoznika, kao što su utvrđeni Direktivom 2012/34/EU, obuhvaćaju samo osnovne funkcije upravitelja infrastrukture, odnosno odlučivanje o dodjeli željezničkih trasa i odlučivanje o pristojbama za uporabu infrastrukture. Međutim, potrebno je da se sve funkcije obavljaju neovisno, s obzirom na to da se i druge funkcije mogu koristiti za diskriminaciju konkurenata. To posebno vrijedi za odluke o ulaganjima ili održavanju u kojima se može dati prednost dijelovima mreže koje uglavnom koriste prijevoznici povezanog poduzeća. Odluke o planiranju radova održavanja mogu utjecati na raspoloživost željezničkih trasa konkurentima.

Izmjena

(9) Postojeći zahtjevi za neovisnost upravitelja infrastrukture od željezničkih prijevoznika, kao što su utvrđeni Direktivom 2012/34/EU, obuhvaćaju samo osnovne funkcije upravitelja infrastrukture, odnosno odlučivanje o dodjeli željezničkih trasa i odlučivanje o pristojbama za uporabu infrastrukture. Međutim, potrebno je da se sve funkcije obavljaju neovisno, s obzirom na to da se i druge funkcije mogu koristiti za diskriminaciju konkurenata. To posebno vrijedi za odluke o ***pristupu uslugama izdavanja karata, postajama i željezničkim stanicama, o*** ulaganjima ili održavanju u kojima se može dati prednost dijelovima mreže koje uglavnom koriste prijevoznici povezanog poduzeća. Odluke o planiranju radova održavanja mogu utjecati na raspoloživost željezničkih trasa konkurentima.

Justification

Unfair access to ticket offices, stations and maintenance depots are also causes of

discrimination

Amandman 17

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9a) Unatoč provedbi jamstava iz Direktive 2013/34/EU kojima se osigurava neovisnost upravitelja infrastrukture, vertikalno povezana poduzeća mogla bi zloupotrebjavati svoju strukturu kako bi osigurala nedopuštenu konkurentsku prednost željezničkim prijevoznicima koji pripadaju takvim poduzećima.

Amandman 18

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(11) Stoga bi države članice trebale biti dužne osigurati da jedna te ista pravna ili fizička osoba ili osobe nemaju pravo vršiti nadzor nad upraviteljem infrastrukture i istovremeno vršiti nadzor nad željezničkim prijevoznikom ili ostvarivati bilo koje pravo u pogledu njega. I obrnuto, nadzor nad željezničkim prijevoznikom trebao bi isključivati mogućnost vršenja nadzora nad upraviteljem infrastrukture ili ostvarivanja bilo kakvog prava u pogledu njega.

(11) Ovom se Direktivom želi uspostaviti neovisno i pošteno tržišno natjecanje među željezničkim prijevoznicima te se stoga ograničava željeznički prijevoznik da zadrži vertikalno povezani model koji je naveden u članku 3.

Amandman 19

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12a) Poboljšanje sigurnosti željeznica trebalo bi se ozbiljno razmotriti tijekom procesa otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika, osobito kada je riječ o reformiranju postojećih povezanih struktura, kako bi se spriječilo stvaranje dodatnih administrativnih prepreka koje otežavaju održavanje i poboljšanje sigurnosti.

Amandman 20

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 13.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13b) Uzimajući u obzir nejednakost mreža u pogledu veličine i gustoće te različitih organizacijskih struktura regionalnih i lokalnih vlasti i njihova iskustva u procesu otvaranja tržišta, svaka bi država članica trebala imati dovoljno fleksibilnosti da organizira svoju mrežu kako bi se mogla postići optimalna kombinacija usluga otvorenog pristupa i usluga koje se pružaju u sklopu ugovora o pružanju javnih usluga ne bi li se svim putnicima osigurala visoka kvaliteta usluga. Nakon odabira ugovora o obavljanju javnih usluga za koje se raspisuje natječaj, svaka bi država članica trebala utvrditi na temelju svakog pojedinačnog slučaja koje je mehanizme jamstava potrebno uvesti za svaku uslugu u slučaju da se natječaj ne okonča uspješno. Ti mehanizmi ne bi trebali stvoriti željezničkim prijevoznicima koji upravljaju navedenim uslugama nikakve

dodatne troškove.

Amandman 21

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg putničkog prijevoza može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama. Države članice trebale **bi** imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to ugrožava ekonomsku ravnotežu tih ugovora o **javnim uslugama i** ako je odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

Izmjena

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg putničkog prijevoza može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama. Države članice **bi** trebale imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to ugrožava ekonomsku ravnotežu tih ugovora o **obavljanju javne usluge ili kvalitetu usluga koje pružaju** ako je odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

Justification

The economic equilibrium of the public service contract should not be the only criterion. Effects on the quality of the service provided, such as punctuality, maintaining connections, the number of stops and the frequency of trains therefore also need to be taken into account.

Amandman 22

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) **Regulatorna tijela bi** na zahtjev zainteresiranih strana **i** na temelju objektivne ekonomske analize **trebala ocijeniti** potencijalni gospodarski učinak usluga domaćeg putničkog prijevoza koje se pružaju pod uvjetima otvorenog pristupa na postojeće ugovore o obavljanju javne

Izmjena

(15) Na **vlastitu inicijativu ili na** zahtjev zainteresiranih strana, **regulatorna tijela bi trebala ocijeniti** na temelju objektivne ekonomske analize potencijalni gospodarski učinak usluga domaćeg putničkog prijevoza koje se pružaju pod uvjetima otvorenog pristupa na postojeće

usluge.

ugovore o obavljanju javne usluge.

Justification

In order to discover the optimal combination of domestic passenger services provided under open access conditions and on the basis of existing public service contracts, the assessment by regulatory bodies cannot be conducted on the basis of a prior request only.

Amandman 23

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.

Tekst koji je predložila Komisija

(18) Pri ocjenjivanju može li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge biti narušena, regulatorna tijela **trebaju** razmotriti gospodarski učinak predviđene usluge na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge uzimajući u obzir njezin učinak na profitabilnost **svih** usluga koje su uključene u ugovor o obavljanju javne usluge **i** posljedice za neto troškove nadležnog državnog tijela koje dodjeljuje ugovore. Pri ocjenjivanju **trebaju** se ispitati čimbenici kao što su potražnja putnika, cijene karata, izdavanje karata, mjesto i broj postaja te vrijeme i učestalost predložene nove usluge.

Izmjena

(18) Pri ocjenjivanju može li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge biti narušena, regulatorna **bi** tijela **trebala** razmotriti gospodarski **i socijalni** učinak predviđene usluge na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge uzimajući u obzir njezin učinak na profitabilnost **bilo kojih** usluga koje su uključene u ugovor o obavljanju javne usluge, posljedice za **jačanje kohezijske politike u određenom području i** neto troškove nadležnog državnog tijela koje dodjeljuje ugovore. Pri ocjenjivanju **bi** se **trebali** ispitati čimbenici kao što su potražnja putnika, cijene karata, izdavanje karata, mjesto i broj postaja te vrijeme i učestalost predložene nove usluge.

Justification

Social and cohesion policy issues have to be compulsorily considered by the regulatory body.

Amandman 24

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18a) Kako bi se utvrdilo je li kvaliteta usluge koja se pruža u okviru ugovora o obavljanju javnih usluga uvjetovana slobodnim pristupom uslugama na istoj mreži, regulatorna tijela trebaju uzeti u obzir, posebice, djelotvornost mreže, održavanje linija i točnost usluga koje se pružaju u okviru ugovora o obavljanju javnih usluga.

Amandman 25

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19) Kako bi se povećala privlačnost usluga željezničkog prijevoza putnika, države članice bi trebale **imati mogućnost** zahtijevati od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge domaćeg putničkog prijevoza da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za **izdavanja** karata, jedinstvenih karata i rezervacija. **Ako se uspostavi takav sustav**, trebalo bi osigurati da se **njime** ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika.

(19) Kako bi se povećala privlačnost usluga željezničkog prijevoza putnika, države članice bi trebale zahtijevati od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge domaćeg putničkog prijevoza da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za **izdavanje** karata, jedinstvenih karata i rezervacija. Trebalo bi **se** osigurati da se **takvim sustavom** ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika.

Justification

Any domestic passenger operator should join a ticketing scheme in order to offer to passengers the possibility to buy tickets for any operator's service from any operator.

Amandman 26

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19a) Važno je da željeznički prijevoznici sudjeluju u izradi integriranih sustava za izdavanje karata, posebno u pogledu lokalnog i regionalnog prijevoza, kako bi se povećala privlačnost željezničkog prijevoza putnika. Takav sustav ne bi trebao uzrokovati poremećaje tržišta ili praviti razlike između željezničkih prijevoznika.

Justification

This recital concerns the importance of intermodal ticketing schemes, which are defined as "integrated ticketing schemes".

Amandman 27

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19b) Budući da se novim paketom nastoje ojačati prava putnika, kao i sloboda kretanja koja predstavlja jednu od temeljnih okosnica Unije, potrebno je uložiti veće napore kako bi u tim pravima uživale i osobe s invaliditetom te osobe smanjene pokretljivosti. Stoga poboljšanje pristupačnosti prijevoznim sredstvima i infrastrukturi postaje prioritetno. Kako bi se postigao taj cilj, potrebno je potaknuti prekogranične kontakte. To se također odnosi na pružanje pomoći za tu određenu kategoriju putnika koja bi trebala biti usklađena unutar šireg sustava. U tom bi se smislu trebao pokrenuti proces konzultacija u kojem će sudjelovati socijalni partneri, javnost i organizacije za zaštitu prava osoba s invaliditetom.

Amandman 28

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19c) S obzirom na iskustvo stečeno kroz mrežu regulatornih tijela iz članka 57. Direktive br. 2012/34/EU, Komisija bi trebala najkasnije do 31. prosinca 2016. izraditi zakonodavni prijedlog o jačanju mreže regulatornih tijela formaliziranjem njihovih postupaka i pridavanjem im pravne osobnosti. To bi tijelo trebalo imati funkciju nadzora i arbitraže, što bi mu omogućilo da se bavi prekograničnim i međunarodnim problemima te razmatra žalbe na odluke koje donose nacionalna regulatorna tijela.

Justification

The European Network of Regulatory Bodies should be established and be operational by December 2016.

Amandman 29

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19d) U cilju završetka uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora i s obzirom na tržišno natjecanje u željezničkom sektoru, Komisija aktivno podupire i potiče socijalni dijalog na razini Unije kako bi osigurala dugoročnu odgovarajuću zaštitu željezničkih radnika od neželjenih učinaka otvaranja tržišta, kao što je socijalni damping.

Amandman 30

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.e (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19e) Putnici bi trebali imati pristup sustavima za izdavanje karata koji funkcioniraju i integriranim sustavima za izdavanje karata. Takvim bi sustavima željeznice postale privlačnije prijevozno sredstvo za ljude. Sustavi za izdavanje karata koje izradi sektor unutar država članica trebali bi biti interoperabilni jedni s drugima kako bi se omogućilo stvaranje sustava na razini Unije koji bi obuhvatio sve operatere željezničkog prijevoza putnika.

Amandman 31

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.f (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19f) S obzirom na iskustvo stečeno kroz mrežu regulatornih tijela iz članka 57. Direktive 2012/34/EU, Komisija bi trebala izraditi zakonodavni prijedlog o zamjeni mreže s europskim regulatornim tijelom formaliziranjem njegovih postupaka i pridavanjem mu pravne osobnosti, najkasnije do 31. prosinca 2019. godine, kada će se početi pružati usluge putničkog prijevoza u domaćem željezničkom prometu. To bi tijelo trebalo imati funkciju nadzora i arbitraže, što bi mu omogućilo da se bavi prekograničnim i međunarodnim problemima te razmatra žalbe na odluke koje donose nacionalna regulatorna tijela.

Justification

The European Regulatory Body should replace the European network of regulatory bodies by December 2019. If the EU aim is to develop a Single European Railway Market, the regulatory body must be a European one. We want to avoid seeing EU rules being applied and interpreted differently in each Member State by national regulators in particular in those cases where National regulatory body are not acting efficiently, are not independent and haven't got sufficient staff and resources.

Amandman 32

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.g (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19g) Kako bi se izbjegao socijalni damping, željeznički prijevoznik smio bi pružati usluge željezničkog prijevoza samo ako udovoljava odgovarajućim kolektivnim ugovorima ili nacionalnim zakonima koji jamče postojanje jednakih standarda u državi članici u kojoj namjerava poslovati. Stoga bi se trebala predvidjeti jednaka plaća za isto radno mjesto. Nadležno regulatorno tijelo trebalo bi nadzirati usklađenost s ovim zahtjevom.

Justification

Necessary addition to clarify the compulsory requirement for any railway undertaking to be able to operate in a Member State.

Amandman 33

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.h (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19h) Nacionalno regulatorno tijelo trebalo bi odobriti ili zatražiti promjene u sustavima prijenosa osoblja. To može uključiti primjenu razdoblja razmišljanja za osoblje za koje treba ostvariti prijenos.

Prilikom odlučivanja regulatorno tijelo trebalo bi biti usmjereno na izbjegavanje prijenosa osjetljivih informacija s upravitelja infrastrukture na drugi subjekt unutar povezanog poduzeća.

Amandman 34

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.i (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19i) Otvaranje tržišta ne bi trebalo imati nikakve negativne posljedice na radne i socijalne uvjete željezničkih radnika. Mjerodavne socijalne klauzule treba poštovati kako bi se izbjegao socijalni damping ili nepošteno tržišno natjecanje za nove sudionike na tržištu koji ne poštuju minimalne socijalne standarde u željezničkom sektoru.

Justification

The opening up of the market must not have an adverse impact on social and working conditions in the railway sector and should conform to national legislation in the field of social and health protection.

Amandman 35

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.j (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19j) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi u okviru svoje kulture sigurnosti uspostaviti „kulturu poštenja” kako bi aktivno poticali osoblje na prijavljivanje nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća povezanih sa sigurnošću, a da ih se pritom ne izlaže kažnjavanju ili diskriminaciji. Kultura

poštenja omogućava željezničkoj industriji da izvuče pouke iz nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća te stoga unaprijedi sigurnost radnika i putnika na željeznici.

Amandman 36

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.k (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19k) Komisija bi trebala osigurati da države članice u potpunosti i ispravno provedu odredbe Direktive Vijeća 2005/47/EZ ^{8a}.

^{8a} **Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim pitanjima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru (SL L 195, 27.7.2005, str. 15.).**

Amandman 37

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.l (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19l) S obzirom na razvoj jedinstvenog europskog željezničkog prostora i daljnog otvaranja željezničkog tržišta, države članice trebale bi iskoristiti odgovarajuće kolektivne ugovore da bi se izbjegao socijalni damping i nepošteno tržišno natjecanje.

Amandman 38

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.m (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19m) Komisija bi trebala procijeniti učinak ove Direktive na razvoj tržišta rada za željezničko osoblje u vlaku i, ako je potrebno, predložiti nove zakonodavne mjere za certificiranje takvog osoblja.

Amandman 39

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.n (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19n) Osoblje u vlaku čini profesionalnu skupinu u željezničkom sektoru koja ispunjava bitne zadaće u pogledu sigurnosti. Tradicionalno obavlja sigurnosne operativne zadaće u željezničkom sustavu i odgovorna je za udobnost i sigurnost putnika u vlaku. Certificiranje slično certificiranju strojovođa lokomotiva omogućuje jamstvo visoke razine stručnosti i vještina, prepoznavanje važnosti tih profesionalnih skupina za sigurnost željezničkih usluga, ali i jednostavniju mobilnost radnika.

Amandman 40

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.o (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19o) Nacionalno regulatorno tijelo trebalo bi odobriti ili zatražiti promjene u sustavima prijenosa osoblja. To može

uključiti primjenu razdoblja razmišljanja za osoblje za koje treba ostvariti prijenos. Prilikom odlučivanja regulatorno tijelo trebalo bi biti usmjereno na izbjegavanje prijenosa osjetljivih informacija s upravitelja infrastrukture na drugi subjekt unutar povezanog poduzeća.

Amandman 41

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20a) Upravitelji infrastrukture trebali bi surađivati u slučaju nezgoda ili nesreća koje utječu na odvijanje prekograničnog prometa kako bi međusobno razmijenili bilo kakve važne informacije i kako bi se na taj način izbjegli negativni učinci prelijevanja;

Justification

To date information on incidents and accidents which disrupt cross-border traffic is not automatically transmitted to other affected networks. Infrastructure managers should cooperate to improve the flow of information in such cases.

Amandman 42

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20b) Regulatorno tijelo trebalo bi biti ovlašteno za nadzor radova održavanja infrastrukture kako bi se osiguralo da se oni ne izvode na način koji dovodi do diskriminacije između željezničkih prijevoznika.

Amandman 43

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20c) Upravitelj infrastrukture unutar vertikalno povezanog poduzeća trebao bi imati mogućnost pružiti svojem osoblju određene socijalne usluge u prostorima koje koriste drugi subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća.

Amandman 44

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20d) Upravitelju infrastrukture unutar vertikalno povezanog poduzeća trebalo bi biti dopušteno da uz odobrenje regulatornog tijela surađuje s drugim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća u pogledu razvoja informatičkih sustava.

Amandman 45

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.e (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20e) Uvjeti prodaje karata putem izravne prodaje ili rezervacija u Uniji koji su

navedeni u članku 9. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 trebali bi se smatrati ispunjenima od 12. prosinca 2019., do kada bi trebao biti uspostavljen sustav prodaje karata i pružanja općih putničkih informacija u skladu s odredbama ove Direktive.

Justification

Complements the Izmjenas to Art. 13a as regards the common ticketing scheme.

Amandman 46

Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 20.f (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20f) Neposredno nakon stupanja na snagu ove Direktive regulatorno bi tijelo trebalo izraditi smjernice za povećanje neovisnosti upravitelja infrastrukture. Te bi smjernice trebale sadržavati pravila kojima se utvrđuje dovoljna razdoblja razmišljanja tijekom kojih nije moguće ostvariti prijenos članova nadzornog i upravnog odbora te upravitelja koji su im neposredno podređeni; pravila o mogućnosti istodobnog obnašanja dužnosti u odborima različitih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanih poduzeća; o mogućnosti postojanja interesa ili primanja bilo kakve financijske koristi od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća; o elementima njihove naknade koji su povezani s uspješnošću i koji ne bi trebali ovisiti o poslovnim rezultatima bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Smjernice bi također trebale sadržavati pravila o izbjegavanju sukoba interesa, o otkrivanju povjerljivih informacija u vezi s prijenosom članova nadzornih ili upravnih odbora upravitelja

infrastrukture ili po potrebi rukovodećeg osoblja koje im je neposredno podređeno na bilo koji rukovodeći položaj u drugom pravnom subjektu unutar vertikalno povezanog poduzeća, kao i pravila o odvojenim prostorijama i zaštićenom pristupu informacijskim sustavima.

Amandman 47

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.g (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20g) U skladu s ovom Direktivom države članice u svakom trenutku mogu odabrati različite tipove struktura za upravitelje infrastruktura koji djeluju unutar jedinstvenog europskog željezničkog prostora, tj. odvojena ili vertikalno povezana poduzeća, čak i ako su već uvele strukturu odvojenog tipa. Ovom Direktivom utvrđuje se niz pravila i načela o unutarnjoj organizaciji tih struktura.

Amandman 48

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 20.h (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20h) Za potrebe ove Direktive pojmovi nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju prijevoznika trebali bi se primjenjivati na postojeće strukture u državama članicama, tako da se u što većoj mjeri izbjegne stvaranje dodatnih tijela.

Amandman 49

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka - 1. (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 1. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

-1. U članku 1. dodaje se sljedeći stavak:

‘2a. Ovom se Direktivom želi učiniti željeznički prijevoz privlačnijim prijevoznim sredstvom građanima Europe. Njezin je cilj biti od pomoći u stvaranju obradivih podataka i uspostavljanju integriranog sustava za izdavanje karata. Sustavi za izdavanje jedinstvenih karata koje razvije željeznički sektor unutar država članica trebali bi biti interoperabilni jedni s drugima kako bi se omogućilo stvaranje sustava na razini Unije koji bi obuhvatio sve operatere željezničkog prijevoza putnika.

Amandman 50

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka - 1.a (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 1. – stavak 2.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

-1a. U članku 1. dodaje se sljedeći stavak:

„2b. Postizanje cilja ove Direktive kojom se želi stvoriti jedinstveni europski željeznički prostor provodit će se na temelju socijalnog dijaloga na razini Unije kako bi se osigurala odgovarajuća zaštita željezničkih radnika od neželjenih učinaka otvaranja tržišta.”

Amandman 51

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1. – podtočka b

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 3. – točka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) Točka 5. se briše;

Briše se.

Amandman 52

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1. – točke ca i cb (nove)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) (iii.) Dodaje se sljedeća točka 32:

„(32) „integrirani sustav za izdavanje karata” označava sustav za izdavanje karata koji putnicima omogućava putovanje koje uključuje presjedanje u sklopu i između različitih načina prijevoza, poput vlakova, autobusa, tramvaja, podzemne željeznice, trajekata ili zrakoplova.”

(cb) (iii.) Dodaje se sljedeća točka 33:

„(33) „jedinstvena karta” znači jedna ili više karata koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne željezničke usluge koje izvodi jedan ili nekoliko željezničkih prijevoznika;”

Justification

Complements Art 7d, paragraph 2, point f and the role of the coordination committee as regards the development of integrated ticketing schemes proposed therein. This is the definition used in regulation 1371/2007. For the sake of clarity it should also be included in this Directive which deals with the same subject.

Amandman 53

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1. – podtočka cc (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cc) Dodaju se sljedeće točke 34. i 35.:

'(34) „nadzorni odbor” znači svaka skupina pojedinaca koju vlasnici poduzeća imenuju za promicanje svojih interesa, nadzor i kontrolu rada rukovodećeg osoblja i odobravanje glavnih odluka uprave o poslovanju;

(35) „upravni odbor” znači svaka skupina pojedinaca nadležna za izvršne dužnosti svakodnevnog upravljanja poduzećem;”

Amandman 54

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1. – podtočka cd (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cd) Dodaje se sljedeća točka 36.:

„(36) „usluge putničkog prijevoza željeznicama velikih brzina” znači putničke usluge koje se obavljaju na posebno izgrađenim prugama velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće i koje protječu tom brzinom većinu puta.”;

Amandman 55

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7. – stavak 2. – uvodna rečenica

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Države članice također osiguravaju da istoj pravnoj ili fizičkoj osobi ili osobama nije dopušteno:

Države članice također osiguravaju da istoj pravnoj ili fizičkoj osobi ili osobama nije dopušteno:

Justification

The proposed strict separation rules will prevent various types of cooperation between RUs and an IM which, previous experience suggests, can deliver wider rail network benefits in EU Member States. Where appropriate, an IM and RUs should be able to take joint decisions which deliver network benefits provided this is done in a transparent and non-discriminatory way. In so doing, they will exercise influence over each other with respect to areas of cooperation but not “controlling” rights.

Amandman 56

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4a. Pod uvjetom da se poštuju odredbe o institucionalnom razdvajanju upravitelja infrastrukture, kao što je utvrđeno u stavcima 1. do 3., da ne dođe do sukoba interesa i da se jamči povjerljivost poslovno osjetljivih informacija, države članice mogu ovlastiti upravitelja infrastrukture da sudjeluje u sporazumima o suradnji, na transparentan, neisključiv i nediskriminirajući način, s jednim podnositeljem zahtjeva ili više njih u pogledu određene linije ili lokalnog ili regionalnog dijela mreže tako da potakne podnositelja zahtjeva na učinkovitiju suradnju u odnosu na dio mreže o kojoj je riječ. Takvi poticaji obuhvaćaju smanjenja pristojbi za pristup prugama, što odgovara mogućim uštedama troškova za upravitelja infrastrukture kao rezultat te suradnje. Cilj takve suradnje jest učinkovitije upravljanje prekidima,

radovima održavanja ili zakrčenom infrastrukturom, ili linijom ili dijelom mreže koja je izložena kašnjenjima, ili poboljšanje sigurnosti. Njezino trajanje ograničeno je na najviše pet godina i može se produljiti. Upravitelj infrastrukture obavještava regulatorno tijelo iz članka 55. o planiranoj suradnji. Regulatorno tijelo daje prethodno odobrenje za sporazum o suradnji, zahtijeva njegove izmjene ili ga odbacuje ako navedeni uvjeti nisu ispunjeni. Može zahtijevati izmjenu sporazuma u bilo kojem trenutku tijekom trajanja sporazuma. Upravitelj infrastrukture obavještava koordinacijski odbor iz članka 7.d o sporazumu o suradnji.

Justification

An independent infrastructure manager should have the possibility to engage in agreements with railway undertakings in order to improve the performance of a specific line or part of the network. Such an agreement would require the approval of the regulatory body and be of limited duration.

Amandman 57

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

*Ako na dan stupanja na snagu ove Direktive upravitelj infrastrukture pripada vertikalno povezanom poduzeću, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U **tom** slučaju država članica o kojoj je riječ osigurava da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije iz članka 3. stavka 2. i da je organizacijski i u svojim odlukama djelotvorno neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku u skladu sa zahtjevima iz članaka 7.a. do 7.c.*

Izmjena

*Ako upravitelj infrastrukture pripada vertikalno povezanom poduzeću, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U **takvom** slučaju, država članica o kojoj je riječ osigurava da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije iz članka 3. stavka 2. i da je organizacijski i u svojim odlukama djelotvorno neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku u skladu sa zahtjevima iz članaka 7.a do 7.c.*

Justification

Member States should be allowed to choose also in the future between a separation of the infrastructure manager from railway undertakings or an integrated structure.

Amandman 58

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članci 7.a, 7.b, 7.c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 7.a

Djelotvorna neovisnost upravitelja infrastrukture u vertikalno povezanom poduzeću

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture organiziran u tijelu pravno odvojenom od bilo kojeg željezničkog prijevoznika ili holding društva koji nadziru takve prijevoznike i od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća.

2. Pravni subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća koji djeluju na tržištima usluga željezničkog prijevoza ne posjeduju nikakav izravni ili neizravni dionički udio u upravitelju infrastrukture. Upravitelj infrastrukture jednako tako ne posjeduje nikakav izravni ili neizravni dionički udio u bilo kojem pravnom subjektu unutar vertikalno povezanog poduzeća koje djeluje na tržištima usluga željezničkog prijevoza.

3. Prihodi upravitelja infrastrukture ne smiju se koristiti za financiranje drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, nego samo za financiranje poslovanja upravitelja infrastrukture i za plaćanje dividendi konačnom vlasniku vertikalno povezanog

Članak 7.a

Djelotvorna neovisnost upravitelja infrastrukture u vertikalno povezanom poduzeću

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture organiziran u tijelu pravno odvojenom od bilo kojeg željezničkog prijevoznika ili holding društva koji nadziru takve prijevoznike i od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća.

2. Pravni subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća koji djeluju na tržištima usluga željezničkog prijevoza ne posjeduju nikakav izravni ili neizravni dionički udio u upravitelju infrastrukture **ili udio putem njihovih društava kćeri**. Upravitelj infrastrukture jednako tako ne posjeduje nikakav izravni ili neizravni dionički udio u bilo kojem pravnom subjektu unutar vertikalno povezanog poduzeća koje djeluje na tržištima usluga željezničkog prijevoza, **niti udio putem njihovih društava kćeri**.

3. Prihodi upravitelja infrastrukture ne smiju se koristiti za financiranje drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, nego samo za financiranje poslovanja upravitelja infrastrukture i za plaćanje dividendi konačnom vlasniku vertikalno povezanog

poduzeća. Upravitelj infrastrukture *ne smije* odobravati zajmove *bilo kojim drugim pravnim subjektima* unutar vertikalno povezanog poduzeća *i bilo koji drugi pravni subjekt unutar vertikalno povezanog poduzeća ne smije odobravati* zajmove upravitelju infrastrukture. Sve usluge koje upravitelju infrastrukture pružaju drugi pravni subjekti temelje se na ugovorima i plaćaju se po tržišnoj cijeni. Dug koji se pripisuje upravitelju infrastrukture jasno se odvaja od duga koji se pripisuje drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i ti se dugovi otplaćuju odvojeno. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog društva vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovih odredbi i omogućuju odvojeni financijski ciklusi za upravitelja infrastrukture i za druge pravne subjekte unutar vertikalno povezanog poduzeća.

4. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 4., upravitelj infrastrukture *prikuplja* financijska sredstva na tržištima kapitala neovisno, *a ne preko drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog društva*. Drugi pravni subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća ne prikupljaju financijska sredstva preko upravitelja infrastrukture.

5. Upravitelj infrastrukture vodi detaljnu evidenciju o svim poslovnim i financijskim odnosima s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog društva te je u skladu s člankom 56. stavkom 12. stavlja na raspolaganje regulatornom tijelu na njegov zahtjev.

poduzeća. Upravitelj infrastrukture *može* odobravati zajmove *samo svojim društvima kćerima koja se bave upravljanjem infrastrukture*. Unutar vertikalno povezanog poduzeća zajmove upravitelju infrastrukture *može odobriti samo holding društvo i to uz prethodno odobrenje regulatornog tijela iz članka 55. Holding društvo mora na zadovoljavajući način pokazati regulatornom tijelu da je zajam odobren u tržišnim uvjetima i da je sukladan s člankom 6. Regulatorno tijelo kontrolira stvarnu isplatu i povrat zajma u skladu s člankom 56. stavkom 12.* Sve usluge koje upravitelju infrastrukture pružaju drugi pravni subjekti temelje se na ugovorima i plaćaju se po tržišnoj cijeni. Dug koji se pripisuje upravitelju infrastrukture jasno se odvaja od duga koji se pripisuje drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i ti se dugovi otplaćuju odvojeno. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog društva vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovih odredbi i omogućuju odvojeni financijski ciklusi za upravitelja infrastrukture i za druge pravne subjekte unutar vertikalno povezanog poduzeća.

4. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 4., upravitelj infrastrukture *smije prikupljati* financijska sredstva na tržištima kapitala *samo* neovisno. Drugi pravni subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća ne prikupljaju financijska sredstva preko upravitelja infrastrukture.

5. Upravitelj infrastrukture vodi detaljnu evidenciju o svim poslovnim i financijskim odnosima s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog društva te je u skladu s člankom 56. stavkom 12. stavlja na raspolaganje regulatornom tijelu na njegov zahtjev.

Članak 7.b.

Djelotvorna neovisnost osoblja i uprave upravitelja infrastrukture unutar vertikalno povezanog poduzeća

1. Ne dovodeći u pitanje odluke regulatornog tijela iz članka 56., upravitelj infrastrukture ima djelotvorne ovlasti odlučivanja u vezi sa svim funkcijama iz članka 3. stavka 2., neovisno o drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća. Cjelokupnom upravljačkom strukturom i korporativnim statusima upravitelja infrastrukture osigurava se da niti jedan pravni subjekt unutar vertikalno povezanog poduzeća ne određuje, izravno ili neizravno, ponašanje upravitelja infrastrukture u vezi s tim funkcijama.

2. Članovi upravnog odbora i rukovodeće osoblje upravitelja infrastrukture nisu članovi nadzornih ili upravnih odbora ili rukovodeće osoblje bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća.

Članovi nadzornih ili upravnih odbora i rukovodeće osoblje drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća nisu članovi upravnog odbora ili rukovodeće osoblje upravitelja infrastrukture.

3. Upravitelj infrastrukture ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika konačnih vlasnika vertikalno povezanog poduzeća.

Nadzorni odbor može se savjetovati s koordinacijskim odborom iz članka 7.d u vezi s pitanjima za koje je nadležan.

Odluke o imenovanju i produženju mandata, radnim uvjetima uključujući naknadu i prestanku mandata članova upravnog odbora upravitelja infrastrukture,

Članak 7.b.

Djelotvorna neovisnost osoblja i uprave upravitelja infrastrukture unutar vertikalno povezanog poduzeća

1. Ne dovodeći u pitanje odluke regulatornog tijela iz članka 56., upravitelj infrastrukture ima djelotvorne ovlasti odlučivanja u vezi sa svim funkcijama iz članka 3. stavka 2., neovisno o drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća. Cjelokupnom upravljačkom strukturom i korporativnim statusima upravitelja infrastrukture osigurava se da niti jedan pravni subjekt unutar vertikalno povezanog poduzeća ne određuje, izravno ili neizravno, ponašanje upravitelja infrastrukture u vezi s tim funkcijama. ***Članovi nadzornog i upravnog odbora upravitelja infrastrukture i po potrebi rukovodeće osoblje koje im je neposredno podređeno postupaju u skladu s tim načelima.***

3. Upravitelj infrastrukture ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika konačnih vlasnika vertikalno povezanog poduzeća.

Nadzorni odbor može se savjetovati s koordinacijskim odborom iz članka 7.d u vezi s pitanjima za koje je nadležan.

Odluke o imenovanju i produženju mandata, radnim uvjetima uključujući naknadu i prestanku mandata članova upravnog odbora upravitelja infrastrukture,

donosi nadzorni odbor. Regulatorno tijelo iz članka 55. obavještava se o identitetu i uvjetima kojima se uređuju trajanje i prestanak mandata osoba koje nadzorni odbor predloži za imenovanje u upravni odbor upravitelja infrastrukture ili kojima produži mandat, kao i o osnovama svih predloženih odluka o prestanku mandata. Navedeni uvjeti i odluke iz ovog stavka postaju obvezujući samo ako ih je regulatorno tijelo izričito odobrilo. Regulatorno tijelo može se protiviti takvim odlukama ako postoji sumnja u stručnu neovisnost osobe predložene za člana upravnog odbora ili u slučaju preuranjenog prekida mandata člana upravnog odbora upravitelja infrastrukture.

Djelotvorno pravo na žalbu regulatornom tijelu daje se članovima upravnog odbora koji žele podnijeti žalbu na preuranjen prekid mandata.

4. Članovi nadzornog ili upravnog odbora i rukovodeće osobe upravitelja infrastrukture tri godine nakon odlaska iz upravitelja infrastrukture nemaju pravo biti na rukovodećim položajima u bilo kojim drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća. Članovi nadzornog ili upravnog odbora i rukovodeće osoblje tri godine nakon odlaska iz navedenih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća nemaju pravo biti na rukovodećim položajima u upravitelju infrastrukture.

5. Upravitelj infrastrukture ima svoje osoblje i nalazi se u prostorijama koje su odvojene od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Kako bi se osigurala neovisnost upravitelja infrastrukture, pristup informacijskim sustavima zaštićen je. Unutarnjim pravilima ili ugovorima o zapošljavanju osoblja kontakti s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća jasno se ograničavaju na službenu komunikaciju povezanu s dužnostima upravitelja

donosi nadzorni odbor. Regulatorno tijelo iz članka 55. obavještava se o identitetu i uvjetima kojima se uređuju trajanje i prestanak mandata osoba koje nadzorni odbor predloži za imenovanje u upravni odbor upravitelja infrastrukture ili kojima produži mandat, kao i o osnovama svih predloženih odluka o prestanku mandata. Navedeni uvjeti i odluke iz ovog stavka postaju obvezujući samo ako ih je regulatorno tijelo izričito odobrilo. Regulatorno tijelo može se protiviti takvim odlukama ako postoji sumnja u stručnu neovisnost osobe predložene za člana upravnog odbora ili u slučaju preuranjenog prekida mandata člana upravnog odbora upravitelja infrastrukture.

Djelotvorno pravo na žalbu regulatornom tijelu daje se članovima upravnog odbora koji žele podnijeti žalbu na preuranjen prekid mandata.

5. Upravitelj infrastrukture upravlja vlastitim osobljem. Osjetljive informacije koje posjeduje upravitelj infrastrukture propisno se štite i ne prenose se drugim subjektima.

infrastrukture koje obavlja i u vezi s drugim željezničkim prijevoznicima izvan vertikalno povezanog poduzeća.

Premještaj osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, osim osoblja iz točke (c), moguć je samo ako se može osigurati da neće doći do razmjene osjetljivih informacija među njima.

6. Upravitelj infrastrukture ima potreban organizacijski kapacitet da izvršava sve svoje funkcije neovisno *o drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća te mu nije dopušteno prenijeti obavljanje tih funkcija ili aktivnosti povezanih s njima na navedene pravne subjekte.*

Upravitelj infrastrukture može svojim zaposlenicima ponuditi socijalne usluge, poput onih koje se nude u školama, vrtićima, sportskim centrima i restoranima, prostorijama koje koriste drugi pravni subjekti unutar vertikalno povezanog poduzeća. Upravitelj infrastrukture može surađivati s drugim subjektima vertikalno povezanih poduzeća u pogledu razvoja njihovih informacijskih sustava.

Regulatorno tijelo odobrava ili traži promjene mehanizama koje se odnose na provedbu ovog stavka u cilju osiguravanja neovisnosti upravitelja infrastrukture. Regulatorno tijelo može tražiti da mu povezano društvo dostavi sve potrebne informacije.

6. Upravitelj infrastrukture ima potreban organizacijski kapacitet da izvršava sve svoje funkcije neovisno.

Pod uvjetom da ne dolazi do sukoba interesa, poremećaji tržišta ili diskriminacije i da se jamči povjerljivost poslovno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može sklopiti podugovor o izvođenju određenih radova u vezi s razvojem, obnovom i održavanjem, u pogledu kojih zadržava ovlast odlučivanja, sa željezničkim prijevoznicima ili bilo kojim drugim tijelom koje nadzire

upravitelj infrastrukture.

7. Članovi nadzornih ili upravnih odbora i rukovodeće osoblje upravitelja infrastrukture nemaju interesa niti izravne ili neizravne financijske koristi od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Elementi njihove naknade koji su povezani s uspješnošću ne ovise o poslovnim rezultatima bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća ili bilo kojih drugih pravnih subjekata koje to poduzeće nadzire, nego isključivo o poslovnim rezultatima upravitelja infrastrukture.

7.a Države članice zahtijevaju od regulatornog tijela da izradi smjernice o uvjetima koji se moraju ispuniti kako bi se povećala stvarna neovisnost osoblja i uprave upravitelja infrastrukture unutar vertikalno povezanog poduzeća i osiguralo da ne dođe do sukoba interesa ili otkrivanja osjetljivih informacija. Takve su smjernice obvezujuće za vertikalno povezano poduzeće.

Članak 7.c.

Postupak provjere sukladnosti

1. Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu odlučuje o tome zadovoljavaju li upravitelji infrastrukture koji su dio vertikalno povezanog poduzeća zahtjeve iz članka 7.a. i članka 7.b. i je li provedba tih zahtjeva primjerena kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na zadanom tržištu.
2. Komisija ima pravo od države članice u kojoj vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan u razumnom roku tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije. Komisija se savjetuje s predmetnim regulatornim tijelom ili tijelima i, ako je primjenjivo, s mrežom regulatornih tijela iz članka 57.

Članak 7.c.

Postupak provjere sukladnosti

1. Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu odlučuje o tome zadovoljavaju li upravitelji infrastrukture koji su dio vertikalno povezanog poduzeća zahtjeve iz članka 7.a. i članka 7.b. i je li provedba tih zahtjeva primjerena kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na zadanom tržištu.
2. Komisija ima pravo od države članice u kojoj vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan u razumnom roku tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije. Komisija se savjetuje s predmetnim regulatornim tijelom ili tijelima i, ako je primjenjivo, s mrežom regulatornih tijela iz članka 57.

3. Države članice mogu ograničiti prava pristupa iz članka 10. željezničkim prijevoznicima koji su dio vertikalno povezanog poduzeća kojem pripada predmetni upravitelj infrastrukture ako Komisija **obavijesti države članice da nije podnesen zahtjev u skladu sa stavkom 1. ili da ga Komisija tek treba proučiti ili ako u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. odluči da:**

(a) na zahtjev Komisije za **dostavu informacija** u skladu sa stavkom 2. **nije se primjereno odgovorilo**, ili

(b) **predmetni** upravitelj infrastrukture ne ispunjava zahtjeve **utvrđene u člancima 7.a. i 7.b.**, ili

(c) provedba zahtjeva iz članka 7. a. i 7.b. nije dostatna kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja u državi članici u kojoj predmetni upravitelj infrastrukture ima poslovni nastan.

Komisija odlučuje u razumnom roku.

4. Predmetna država članica može zatražiti od Komisije da poništi svoju odluku iz stavka 3. u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. ako ta država članica na zadovoljavajući način dokaže Komisiji da više nema osnove za tu odluku. Komisija odlučuje u razumnom roku.

5. Ne dovodeći u pitanje stavke 1. do 4., regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire trajno ispunjavanje zahtjeva iz članka 7.a. i 7.b. Svi podnositelji zahtjeva koji smatraju da ti zahtjevi nisu ispunjeni imaju pravo na žalbu regulatornom tijelu. Ako je takva žalba podnesena, regulatorno tijelo

3. Države članice mogu ograničiti prava pristupa iz članka 10. željezničkim prijevoznicima koji su dio vertikalno povezanog poduzeća kojem pripada predmetni upravitelj infrastrukture ako Komisija:

(a) **obavijesti države članice da se nije primjereno odgovorilo** na zahtjev Komisije za **informacijama** u skladu sa stavkom 2. ili

(b) **odluči u skladu s postupkom iz članka 60. da** upravitelj infrastrukture **o kojem je riječ** ne ispunjava zahtjeve **iz članka 7.a i 7.b** ili

(c) **odluči u skladu s postupkom iz članka 60. da** provedba zahtjeva iz članka 7. a. i 7.b. nije dostatna kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja u državi članici u kojoj predmetni upravitelj infrastrukture ima poslovni nastan.

Komisija odlučuje u razumnom roku **i istodobno pokreće protiv države članice o kojoj je riječ službeni postupak zbog povrede u skladu s člankom 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.**

4. Predmetna država članica može zatražiti od Komisije da poništi svoju odluku iz stavka 3. u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. ako ta država članica na zadovoljavajući način dokaže Komisiji da više nema osnove za tu odluku. Komisija odlučuje u razumnom roku.

5. Ne dovodeći u pitanje stavke 1. do 4., regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire trajno ispunjavanje zahtjeva iz članka 7.a. i 7.b. Svi podnositelji zahtjeva koji smatraju da ti zahtjevi nisu ispunjeni imaju pravo na žalbu regulatornom tijelu. Ako je takva žalba podnesena, regulatorno tijelo

odlučuje u roku naznačenom u članku 56. stavku 9. o potrebnim mjerama za rješavanje situacije.

odlučuje u roku naznačenom u članku 56. stavku 9. o potrebnim mjerama za rješavanje situacije.

Amandman 59

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore.

Članovi tog odbora mogu biti **barem** upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te po potrebi tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici država članica i predmetno regulatorno pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Izmjena

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore.

Članovi tog odbora mogu biti upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te po potrebi tijela regionalne i lokalne vlasti **uključujući nadležna tijela**. Predstavnici država članica i predmetno regulatorno **tijelo** pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Amandman 60

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 2. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) postupkom dodjele infrastrukturnog kapaciteta, uključujući pravila prvenstva pri dodjeli kapaciteta među različitim kategorijama korisnika infrastrukture;

Izmjena

(e) postupkom dodjele infrastrukturnog kapaciteta, uključujući pravila prvenstva pri dodjeli kapaciteta među različitim kategorijama korisnika infrastrukture; **načelo koordinacije u slučaju proturječnih zahtjeva za pružanje željezničke usluge uređeno je člankom 46.**

stavkom 4;

Justification

The coordination committee should discuss the priority rules for capacity allocation, including the case of conflicting requests which is why reference is made to Art 46(4). The infrastructure manager may not, in case of competing requests for track access, unduly favour big client undertakings over smaller ones.

Amandman 61

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 2. – točka ga (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ga) pitanja s kojima se suočavaju korisnici usluga željezničkog prijevoza robe i putnika, uključujući kvalitetu usluge, pristojbe za korištenje infrastrukture, visinu i transparentnost cijena željezničkih usluga.

Justification

Consultation of the users of the rail freight and passenger transport services would provide relevant information to the Coordination Committee for performing his tasks as an advisor to the infrastructure manager and the Member State.

Amandman 62

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 2. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Radi obavljanja svojih zadaća ***koordinacijski odbor ovlašten je*** od upravitelja infrastrukture zatražiti odgovarajuće informacije o točkama (a) do

Ne dovodeći u pitanje poslovnu tajnu, koordinacijski odbor ovlašten je radi obavljanja svojih zadaća od upravitelja infrastrukture zatražiti odgovarajuće

(g).

informacije o točkama (a) do (ga).

Justification

Rules must be laid down to govern the establishment of the Coordination Committee. Establishing the committee must not serve to undermine the Member States' discretionary and decision-making powers in the area of rail infrastructure or the principle of business secrecy, as regards either the infrastructure manager or railway undertakings.

Amandman 63

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Koordinacijski odbor sastavlja poslovnik koji posebno uključuje pravila o sudjelovanju na sastancima i njihovoj učestalosti, najmanje jednom u tri mjeseca. Izvješće o raspravama koordinacijskog odbora u kojem su naznačena stajališta članova odbora svake se godine podnosi upravitelju infrastrukture, državi članici, predmetnom regulatornom tijelu i Komisiji.

Izmjena

3. Koordinacijski odbor sastavlja poslovnik koji posebno uključuje pravila o sudjelovanju na sastancima i njihovoj učestalosti, najmanje jednom u tri mjeseca. ***U poslovniku koordinacijskog odbora predviđa se između ostalog redovno savjetovanje, barem jednom godišnje, s korisnicima usluga željezničkog prijevoza robe i putnika u koordinacijskom odboru te s predstavnicima zaposlenika u željezničkom sektoru.*** Izvješće o raspravama koordinacijskog odbora u kojem su naznačena stajališta članova odbora svake se godine podnosi upravitelju infrastrukture, državi članici, predmetnom regulatornom tijelu, ***korisnicima usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te predstavnicima zaposlenika u željezničkom sektoru i Komisiji.***

Amandman 64

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.e – stavak 1.

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži za razvoj željezničke infrastrukture Unije, posebno kako bi se ***osigurala pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući ključne koridore mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010¹¹ i plan za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU¹².***

¹¹ SL L 276, 20.10.2010., str. 22.

¹² SL L 51, 23.02.2012., str. 51.

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži za razvoj željezničke infrastrukture Unije, ***i posebno kako bi se osigurali:***

(i) pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući ključne koridore mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010¹¹ i provedba plana za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU¹² i

(ii) olakšavanje učinkovitih i djelotvornih prekograničnih usluga putničkog prijevoza unutar Unije, uključujući prekograničnom suradnjom za rješavanje uskih grla.

1a. Mreža također razvija zajednička okvirna načela za naplatu u slučaju prekograničnih putničkih linija koje prometuju na više od jedne mreže kako je definirano u članku 37. i za dodjelu kapaciteta kako je predviđeno u članku 40. Ta zajednička načela podliježu mišljenju mreže regulatornih tijela iz članka 57.

¹¹ SL L 276, 20.10.2010., str. 22.

¹² SL L 51, 23.02.2012., str. 51.

Obrazloženje

Coordination is needed among infrastructure managers to facilitate cross-border travel.

Amandman 65

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.e – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Mreža sudjeluje u aktivnostima praćenja tržišta iz članka 15. te analizira i uspoređuje učinkovitost upravitelja infrastrukture na temelju zajedničkih pokazatelja i kriterija kvalitete kao što su pouzdanost, kapacitet, raspoloživost, točnost i sigurnost njihovih mreža, kvaliteta imovine i njezina uporaba, održavanje, obnova, poboljšanja, ulaganja i financijska učinkovitost.

Izmjena

2. Mreža sudjeluje u aktivnostima praćenja tržišta iz članka 15. te analizira i uspoređuje učinkovitost **i djelotvornost** upravitelja infrastrukture na temelju zajedničkih pokazatelja i kriterija kvalitete kao što su pouzdanost, kapacitet, raspoloživost, točnost i sigurnost njihovih mreža, kvaliteta imovine i njezina uporaba, održavanje, obnova, poboljšanja, ulaganja, financijska učinkovitost **te transparentnost okvira za naplatu i pravila naplate.**

Amandman 66

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.e – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Komisija **može donijeti** mjere kojima se određuju zajednička načela i prakse mreže, posebno kako bi se osigurala dosljedna analiza i usporedba rezultata, te postupci koje treba slijediti pri suradnji u mreži. Te se mjere donose **provedbenim** aktom u skladu s postupkom iz članka **62. stavka 3.**

Izmjena

3. **Nakon što uzme u obzir stajalište mreže,** Komisija **donosi** mjere kojima se određuju zajednička načela i prakse mreže, posebno kako bi se osigurala dosljedna analiza i usporedba rezultata, te postupci koje treba slijediti pri suradnji u mreži. Te se mjere donose **delegiranim** aktom u skladu s postupkom iz članka **60.**

Amandman 67

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 5. – podtočka aa (nova)
Direktiva 2012/34/EZ
Članak 10. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2a. Država članica ne mora odobriti pravo pristupa infrastrukturi u svrhu pružanja bilo koje vrste usluga željezničkih usluga željezničkim prijevoznicima koji su pod izravnom ili neizravnom kontrolom osobe ili osoba iz treće zemlje ili trećih zemalja u kojima se prijevoznicima iz Unije ne odobrava pod uvjetima sličnima onima iz ove Direktive pravo pristupa infrastrukturi i objektima za pružanje usluga. U svrhu ovog stavka, kontrola se temelji na pravima, ugovorima ili bilo kakvom drugom sredstvu, koje zasebno ili u kombinaciji, vodeći računa o svim činjeničnim i pravnim okolnostima, omogućava vršenje odlučujućeg utjecaja na poduzeće, posebno putem:

(a) vlasništva ili prava korištenja svih ili dijela osnovnih sredstava predmetnog poduzeća;

(b) prava ili ugovora koji omogućuju odlučujući utjecaj na sastav, glasovanje ili odlučivanje tijela poduzetnika”;

Justification

The question of access to passenger and freight market for undertakings controlled from third countries needs to be addressed. It is both necessary and fair to ensure that balanced conditions exist on the basis of reciprocity. In the absence of such conditions, no individual Member State should be required to open its market to undertakings established in third countries or to undertakings directly or indirectly controlled by persons from third countries. The definition is taken from Council Regulation (EC) No 139/2004 on the control of concentrations between undertakings.

Amandman 68

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka a

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 11. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. uslugama željezničkog putničkog prijevoza između određenog polazišta i određenog odredišta ako bi ostvarivanje tog prava ugrozilo ekonomsku ravnotežu navedenog ili navedenih ugovora o pružanju javne usluge.

Izmjena

1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. uslugama željezničkog putničkog prijevoza između određenog polazišta i određenog odredišta ako bi ostvarivanje tog prava ugrozilo ekonomsku ravnotežu navedenog ili navedenih ugovora o pružanju javne usluge. ***Pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. uslugama putničkog prijevoza željeznicama velikih brzina ne ograničava se.***

Nadležna tijela i upravitelji infrastrukture daju prethodnu obavijest svim zainteresiranim stranama o zahtjevima za kapacitetom u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća* koji bi mogli biti u sukobu s pravima pristupa u skladu s člankom 10. ove Direktive.

Sve putničke usluge koje nisu dio ugovora o pružanju javne usluge nazivaju se uslugama otvorenog pristupa.

Ako nadležno tijelo izradi novi ugovor o pružanju javne usluge, ili proširi područje primjene postojećeg ugovora, u smislu korištenja više infrastrukturnog kapaciteta nego prije, prijevoznici koji pružaju postojeće usluge otvorenog pristupa na koje bi ta odluka nadležnog tijela mogla utjecati ne podliježu nikakvim ograničenjima.

****Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ)***

Amandman 69

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka b

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 11. – stavak 2. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža ugovora o pružanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode objektivnu ekonomsku analizu i odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija. ***Oni to utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od jednog mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijeje sljedeće strane:***

Izmjena

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža ugovora o pružanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode objektivnu ekonomsku analizu i odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija.

Ti kriteriji između ostalog obuhvaćaju utjecaj ostvarivanja prava na pristup na profitabilnost svake usluge uključene u ugovor o obavljanju javne usluge, uključujući posljedične utjecaje na neto troškove nadležnog javnog tijela koje je dodijelilo ugovor, potražnju putnika, cijene karata, izdavanje karata, mjesto i broj stanica te vrijeme i učestalost predložene nove usluge, a utvrđuje ih regulatorno tijelo iz članka 55. u skladu s provedbenim mjerama navedenima u stavku 4. ovog članka. U analizi se ocjenjuje hoće nova usluga otvorenog pristupa ugroziti provedivost usluga koje se pružaju u okviru ugovora o obavljanju javne usluge.

Ekonomska ravnoteža ugovora o pružanju javne usluge ne smatra se ugroženom ako regulatorno tijelo predvidi da će moguća nova usluga uglavnom stvarati prihod željezničkom sektoru, a ne ga odnositi, te da gubitak prihoda za niz

usluga u okviru ugovora o javnoj nabavi, ako ga i bude, neće biti znatan. U skladu s takvom analizom i odlukom odgovarajućeg regulatornog tijela, države članice imaju pravo odobriti, promijeniti ili uskratiti pravo pristupa traženoj usluzi prijevoza putnika.

2.a Ako je ugovor o pružanju javnih usluga dodijeljen poštenim konkurentskim postupkom nadmetanja u skladu sa zakonodavstvom Unije, države članice mogu, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, ograničiti pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. ove Direktive za trajanja ugovora o pružanju javnih usluga između polazišta i odredišta koje su obuhvaćene tim ugovorom o pružanju javnih usluga. Podatak da je pravo pristupa ograničeno objavljuje se kad je pokrenut postupak nadmetanja za taj ugovor o pružanju javnih usluga. Pravo pristupa bilo kojoj dodatnoj novoj usluzi u smislu članka 10. stavka 2. za koju regulatorno tijelo predvidi da će uglavnom stvarati prihod željezničkom sektoru, a ne ga odnositi, ne ograničava se.

Ograničenja iz ovog stavka ne smiju uzrokovati ograničavanje prava ukrcanja putnika na bilo kojem kolodvoru koji se nalazi na trasi međunarodnog prijevoza putnika i iskrcaja putnika na nekom drugom kolodvoru, uključujući kolodvore koji se nalaze u istoj državi članici.

2b. Regulatorno tijelo ili tijela koja provode analize iz stavaka 2. i 2.a to utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od jednog mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijele sljedeće strane:

(a) nadležno tijelo ili nadležna tijela koja dodjeljuju ugovor o obavljanju javne usluge;

(b) bilo koje drugo zainteresirano nadležno tijelo koje u skladu s ovim člankom ima

(a) nadležno tijelo ili nadležna tijela koja dodjeljuju ugovor o obavljanju javne usluge;

(b) bilo koje drugo zainteresirano nadležno tijelo koje u skladu s ovim člankom ima

pravo ograničavanja pristupa;

(c) *upravitelja* infrastrukture.

(d) *željezničkog prijevoznika* koji *provodi* ugovor o obavljanju javne usluge.

pravo ograničavanja pristupa;

(c) *upravitelj* infrastrukture;

(d) *željeznički prijevoznik* koji *izvršava* ugovor o obavljanju javne usluge;

(da) željeznički prijevoznik koji je podnio zahtjev za kapacitet u skladu s člankom 38. stavkom 4.;

Justification

The criteria that define the economic equilibrium need to be specified in more detail. The text is inspired by recital 21 of Directive 2012/34/EU and the 2010 interpretative Commission guidelines.

Amandman 70

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka c

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 11. – stavci 3. i 4.

Tekst koji je predložila Komisija

c) *stavak 3. zamjenjuje* se sljedećim:

3. Regulatorno tijelo obrazlaže svoju odluku i navodi uvjete pod kojima sljedeće strane u roku od jednog mjeseca od njezine objave mogu zatražiti preispitivanje odluke:

(a) odgovarajuće nadležno tijelo ili tijela;

(b) *upravitelja* infrastrukture.

(c) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge;

(d) željeznički prijevoznik koji traži pristup.”;

U slučaju da regulatorno tijelo odluči da bi se predviđenom uslugom putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. ugrozila ekonomska ravnoteža ugovora o pružanju javne usluge, ono navodi moguće promjene takve usluge kojima bi se osiguralo da su ispunjeni uvjeti za davanje prava pristupa iz članka 10. stavka 2.

Izmjena

c) *Stavci 3. i 4. zamjenjuju* se sljedećim:

3. Regulatorno tijelo obrazlaže svoju odluku i navodi uvjete pod kojima sljedeće strane u roku od jednog mjeseca od njezine objave mogu zatražiti preispitivanje odluke:

(a) odgovarajuće nadležno tijelo ili tijela;

(b) *upravitelj* infrastrukture;

(c) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge;

(d) željeznički prijevoznik koji traži pristup.”;

U slučaju da regulatorno tijelo odluči *u skladu sa stavkom 2.* da bi se predviđenom uslugom putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. ugrozila ekonomska ravnoteža ugovora o pružanju javne usluge, ono navodi moguće promjene takve usluge kojima bi se osiguralo da su ispunjeni uvjeti za davanje prava pristupa iz članka

4. Na temelju iskustva koje su stekla regulatorna tijela, nadležna tijela i željeznički prijevoznici te aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija do 16. prosinca 2016. donosi mjere u kojima se propisuju pojedinosti postupka i kriteriji koje je potrebno slijediti za primjenu stavaka 1., 2. i 3. ovog članka. **Ti se provedbeni** akti donose u skladu s postupkom **pregleda** iz članka **62. stavka 3.**

10. stavka 2.

4. Na temelju iskustva koje su stekla regulatorna tijela, nadležna tijela i željeznički prijevoznici te aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija do 16. prosinca 2016. donosi mjere u kojima se propisuju pojedinosti postupka i kriteriji koje je potrebno slijediti za primjenu stavaka 1., 2. i 3. ovog članka. **Navedeni delegirani** akti donose **se** u skladu s postupkom iz članka **60.**

Justification

The criteria that define the economic equilibrium need to be specified in more detail. The text is inspired by recital 21 of Directive 2012/34/EU and the 2010 interpretative Commission guidelines.

Amandman 71

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 13.a – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Zajednički informacijski sustav i **integrirani** sustav za izdavanja karata

Zajednički informacijski sustav i sustav za izdavanja karata

Justification

This Article deals with the creation of a through ticketing scheme for rail, not an intermodal ticketing system.

Amandman 72

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 13.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. **Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007¹³ i Direktivu 2010/40/EU¹⁴,**

1. **Svi podaci povezani s voznim redom smatraju se javnima te su i shodno tome**

države članice mogu od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge domaćeg putničkog prijevoza zatražiti da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili odlučiti ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. Ako se uspostavi takav sustav, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuju poremećaji tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

dostupni.

Bez obzira na Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2013/40/EU, države članice zahtijevaju od svih željezničkih dionika kao što su željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i prodavači karata da do 12. prosinca 2019. počnu koristiti interoperabilni sustav za izdavanje jedinstvenih karata i informacijski sustav kojim se ispunjava cilj da putnici unutar Unije imaju na raspolaganju sve potrebne podatke za planiranje puta, rezervaciju i kupnju karata.

Države članice zahtijevaju od željezničkih prijevoznika da surađuju u uspostavi zajedničkog putničkog informacijskog sustava i sustava za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija do 12. prosinca 2019. za sve putničke usluge željezničkog prijevoza koje se pružaju na njihovom teritoriju u okviru ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, ili odlučuju ovlastiti nadležna tijela da uspostave takav sustav. Takav sustav ne smije uzrokovati poremećaje tržišta ili praviti razlike između željezničkih prijevoznika. Njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

Željeznički prijevoznici koji pružaju komercijalne javne usluge prijevoza putnika imaju slobodan pristup takvom sustavu u svrhu pružanja informacija i prodaje karata za usluge javnog željezničkog prijevoza putnika kao dodatka na vlastite prijevozne usluge.

Svaki takav sustav mora biti osmišljen tako da je interoperabilan u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i osnovnim tehničkim specifikacijama za telematske aplikacije. Mora primjenjivati te tehničke zahtjeve kako bi se posebno osigurala dosljednost u naplaćivanju i obračunavanju, povjerljivost poslovnih informacija, zaštita osobnih podataka i sukladnost s pravilima tržišnog natjecanja. Svaki sustav ili aplikacija koji putnicima nude dodatne usluge moraju biti interoperabilni s tim tehničkim specifikacijama.

Države članice osiguravaju da je pristup osnovnim tehničkim specifikacijama za telematske aplikacije slobodan i nediskriminatoran.

Svaki trgovački sporazum među sudionicima mora biti u skladu s pravilima o tržišnom natjecanju.

Troškovi takvog sustava pošteno se dijele među sudionicima na temelju njihovih doprinosa.

Regulatorno tijelo osigurava da se takvim sustavom za izdavanje jedinstvenih karata ne uzrokuju poremećaji tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika.

Također države članice mogu od željezničkih prijevoznika i pružatelja usluga prijevoza putnika drugim načinima prijevoza zatražiti da sudjeluju u zajedničkom interoperabilnom putničkom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili odlučiti ovlastiti relevantna tijela za uspostavu takvog sustava. Ako se uspostavi takav sustav, države članice

osiguravaju da se njime ne uzrokuju poremećaji tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika i drugih pružatelja usluga putničkog prijevoza te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

13 SL L 315, 03.12.2007., str. 14.

14 SL L 207, 06.08.2010., str. 1.

Justification

A distinction should be made as regards through ticketing and integrated ticketing. Whereas the rail sector should establish a functioning through ticketing system as soon as possible, integrated ticketing solutions for cross-modal tickets should follow in a second step.

Amandman 73

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 13. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

*2. Države članice **zahtijevaju od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza da izrade** i usklađuju planove za nepredviđene okolnosti kako bi se **u smislu članka 18. Uredbe (EZ) br. 1371/2007** putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga.*

Izmjena

*2. Države članice **izrađuju** i usklađuju, **uzimajući u obzir Odluku Komisije 2008/164/EC***, između ostalog za **najvažnije trase unutar Unije, nacionalne** planove za nepredviđene okolnosti kako bi se putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga **uzrokovanih prirodnim katastrofama ili katastrofama uzrokovanim ljudskim djelovanjem. Svaki željeznički prijevoznik koji pruža uslugu željezničkog prijevoza putnika i upravitelj kolodvora izrađuju vlastiti plan za nepredviđene okolnosti u skladu s nacionalnim planovima za nepredviđene okolnosti.***

**Odluka Komisije 2008/164/EZ od 21. prosinca 2007. o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti u odnosu na „osobe smanjene pokretljivosti” u transeuropskom konvencionalnom željezničkom sustavu i transeuropskom željezničkom sustavu velike brzine (SL L 64, 7.3.2008., str. 72.).*

Amandman 74

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.a (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 19. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7a. U članku 19. dodaje se sljedeća točka:

„(da) obvezali su se primijeniti odgovarajuće kolektivne ugovore država članica u kojima prijevoznik želi djelovati.”;

Justification

If the rail passenger market is to become more open it is necessary to enhance the requirements of good repute as regards the respect of working conditions that a railway undertaking needs to be fulfil to obtain a licence in order to avoid a lowering of labour conditions due to more competition.

Amandman 75

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.a (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 42. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8a. U članak 42. umeće se sljedeći stavak 1.a:

„1a. U cilju sprječavanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva, regulatorno tijelo iz članka 55. ove Direktive daje

prethodno odobrenje za takav okvirni sporazum i na vlastitu inicijativu nadzire okvirni sporazum koji je na snazi. Podnositelj zahtjeva ima pravo žalbe regulatornom tijelu ako vjeruje da su prema njemu postupali na nepošten način, da je žrtva diskriminacije ili da mu je okvirni ugovor na bilo koji način naštetio. U slučaju žalbe protiv okvirnog ugovora, regulatorno tijelo potvrđuje da nije potrebna izmjena okvirnog sporazuma ili traži izmjenu tog okvirnog sporazuma u skladu s uputama koje je odredilo regulatorno tijelo, najkasnije dva mjeseca od trenutka kad regulatorno tijelo primi žalbu. Upravitelj strukture i željeznički prijevoznik najkraćem mogućem roku i u svakom slučaju najkasnije jedan mjesec nakon primitka obavijesti o zahtjevu regulatornog tijela postupaju u skladu s odlukom regulatornog tijela. Prilikom izvršavanja funkcija opisanih u ovom stavku, regulatorno tijelo posebnu pozornost posvećuje zaštiti poslovne tajne.

Justification

It is important to give the regulatory bodies oversight over framework agreements, which can be a major source of discrimination.

Amandman 76

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.b (nova)

Direktiva 2012/34

Članak 46. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8b. U članku 46. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

'4. Načela kojima se uređuje postupak koordinacije utvrđuju se u izvješću o mreži. Ona posebno odražavaju teškoće organiziranja međunarodnih željezničkih trasa i učinak koji izmjena može imati na

druge upravitelje infrastrukture. U slučaju proturječnih zahtjeva za pružanje željezničke usluge na istom tržišnom segmentu, upravitelj infrastrukture, kada raspoređuje kapacitet, uzima u obzir samo spornu infrastrukturu, a ne ukupni obujam kapaciteta koji su tražili podnositelji zahtjeva koji se natječu.”;

Justification

Even an independent infrastructure manager may want to favour big railway undertakings over smaller ones, as bigger ones in overall terms request more capacity and therefore add more to the infrastructure manager's revenues. This Izmjena clarifies that the infrastructure manager may not, in case of competing requests for track access, unduly favour big client undertakings over smaller ones.

Amandman 77

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.c (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 54. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8c. U članku 54. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

'1. U slučaju poremećaja u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće, upravitelj infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu sastavlja plan postupanja u nepredviđenim okolnostima u kojem navodi razna tijela javne vlasti koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih nesreća ili smetnji u kretanju vlakova. U slučaju poremećaja koji bi mogao imati utjecaj na prekogranični promet, upravitelj infrastrukture dijeli sve mjerodavne informacije s drugim upraviteljima infrastrukture na čiju mrežu i promet taj poremećaj može utjecati. Predmetni upravitelji infrastrukture surađuju u cilju

normalizacije prekograničnog prometa.

Justification

Article 54, paragraph 1 is amended to make sure that information on a disturbance in one network which could have an impact on traffic in another Member State is communicated to other potentially affected infrastructure managers.

Amandman 78

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.d (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 55. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8d. U članku 55. dodaje se sljedeći stavak:

„3a. Države članice osiguravaju da regulatorna tijela imaju nužna organizacijska i operativna sredstva iz članka 56. ove Direktive te da, ako je potrebno, donose akcijski plan kojim će im se osigurati ta sredstva.”;

Amandman 79

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.e (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 56.

Tekst na snazi

Izmjena

Funkcije regulatornog tijela

1. Ne dovodeći u pitanje članak 46. stavak 6., podnositelj zahtjeva ima pravo žalbe regulatornom tijelu ako smatra da se s njim nepravedno postupalo, da ga se diskriminiralo ili na bilo koji način stavilo u nepovoljniji položaj, a poglavito u pogledu odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili, kad je to primjereno, željeznički prijevoznik ili upravitelj

Funkcije regulatornog tijela

8e. Članak 56. mijenja se kako slijedi:
1. Ne dovodeći u pitanje članak 46. stavak 6., podnositelj zahtjeva ima pravo žalbe regulatornom tijelu ako smatra da se s njim nepravedno postupalo, da ga se diskriminiralo ili na bilo koji način stavilo u nepovoljniji položaj, a poglavito u pogledu odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili, kad je to primjereno, željeznički prijevoznik ili upravitelj

servisnih objekata u pogledu:

- (a) izvješća o mreži u njegovoj provizornoj i konačnoj verziji;
- (b) kriterija navedenih u njemu;
- (c) postupka dodjele i njegovih rezultata;
- (d) programa ubiranja pristojbi;
- (e) visine ili strukture infrastrukturnih naknada koje treba platiti;
- (f) uvjeta za pristup u skladu s člancima 10. do 13.;
- (g) pristupa uslugama i naplate usluga u skladu s člankom 13.

2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja u odnosu na osiguranje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo ima ovlasti nadzirati tržišne uvjete na tržištima željezničkih usluga te posebno nadzirati stavak 1. točke (a) do (g) na vlastitu inicijativu kako bi se izbjegao bilo koji vid diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva. Naročito provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminacijske odredbe ili proizlazi li iz njega diskrecijsko pravo upravitelja infrastrukture koje ovaj može koristiti na način koji diskriminira podnositelje zahtjeva.

3. Regulatorno tijelo također blisko surađuje s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u smislu Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici [19] i s tijelom za izdavanje dozvola u smislu ove Direktive.

Države članice osiguravaju da ta tijela zajednički razviju okvir za razmjenu informacija i suradnju s ciljem sprječavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje ili sigurnost na željezničkom tržištu. Taj okvir uključuje mehanizam uz pomoć kojeg

servisnih objekata u pogledu:

- (a) izvješća o mreži u njegovoj provizornoj i konačnoj verziji;
- (b) kriterija navedenih u njemu;
- (c) postupka dodjele i njegovih rezultata;
- (d) programa ubiranja pristojbi;
- (e) visine ili strukture infrastrukturnih naknada koje treba platiti;
- (f) uvjeta za pristup u skladu s člancima 10. do 13.;
- (g) pristupa uslugama i naplate usluga u skladu s člankom 13.

(ga) planiranih ili neplaniranih radova na održavanju.

2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja u odnosu na osiguranje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo ima ovlasti nadzirati tržišne uvjete na tržištima željezničkih usluga te posebno nadzirati stavak 1. točke (a) do (ga) na vlastitu inicijativu kako bi se izbjegao bilo koji vid diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva. Naročito provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminacijske odredbe ili proizlazi li iz njega diskrecijsko pravo upravitelja infrastrukture koje ovaj može koristiti na način koji diskriminira podnositelje zahtjeva.

3. Regulatorno tijelo također blisko surađuje s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u smislu Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici [19] i s tijelom za izdavanje dozvola u smislu ove Direktive.

Države članice osiguravaju da ta tijela zajednički razviju okvir za razmjenu informacija i suradnju s ciljem sprječavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje ili sigurnost na željezničkom tržištu. Taj okvir uključuje mehanizam uz pomoć kojeg

regulatorno tijelo daje nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i tijelu za izdavanje dozvola preporuke o pitanjima koja mogu utjecati na natjecanje na željezničkom tržištu i uz pomoć kojeg nacionalno tijelo nadležno za sigurnost daje regulatornom tijelu i tijelu za izdavanje dozvola preporuke o pitanjima koja mogu utjecati na sigurnost. Ne dovodeći u pitanje neovisnost svakog tijela u okviru svojih nadležnosti, odgovarajuće tijelo pregledava svaku takvu preporuku prije donošenja odluka. Ako odgovarajuće tijelo odluči odstupiti od tih preporuka, razloge za to navodi u svojim odlukama.

4. Države članice mogu odlučiti da se regulatornom tijelu dodjeljuje zadaća da donese neobvezujuća mišljenja o provizornim verzijama poslovnog plana iz članka 8. stavka 3. te ugovorni sporazum i plan za povećanje kapaciteta, te posebno da naznači odgovaraju li ti instrumenti tržišnim uvjetima na tržištima željezničkih usluga.

5. Regulatorno tijelo mora imati potreban organizacijski kapacitet s obzirom na ljudske i materijalne resurse, koji je razmjernan važnosti željezničkog sektora u državi članici.

6. Regulatorno tijelo osigurava da su pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture u skladu s Odjeljkom 2. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na **razinu** infrastrukturnih pristojbi **dozvoljeni** su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo intervenira ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima ove Direktive.

regulatorno tijelo daje nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost i tijelu za izdavanje dozvola preporuke o pitanjima koja mogu utjecati na natjecanje na željezničkom tržištu i uz pomoć kojeg nacionalno tijelo nadležno za sigurnost daje regulatornom tijelu i tijelu za izdavanje dozvola preporuke o pitanjima koja mogu utjecati na sigurnost. Ne dovodeći u pitanje neovisnost svakog tijela u okviru svojih nadležnosti, odgovarajuće tijelo pregledava svaku takvu preporuku prije donošenja odluka. Ako odgovarajuće tijelo odluči odstupiti od tih preporuka, razloge za to navodi u svojim odlukama.

4. Države članice mogu odlučiti da se regulatornom tijelu dodjeljuje zadaća da donese neobvezujuća mišljenja o provizornim verzijama poslovnog plana iz članka 8. stavka 3. te ugovorni sporazum i plan za povećanje kapaciteta, te posebno da naznači odgovaraju li ti instrumenti tržišnim uvjetima na tržištima željezničkih usluga.

5. Regulatorno tijelo mora imati potreban organizacijski kapacitet s obzirom na ljudske i materijalne resurse, koji je razmjernan važnosti željezničkog sektora u državi članici.

6. Regulatorno tijelo osigurava da su pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture u skladu s Odjeljkom 2. **Regulatorno tijelo osigurava da pristojbe za pristup koje određuje upravitelj infrastrukture, operatori uslužnih objekata ili željeznički prijevoznici, uključujući za pristup prugama i postajama, njihovim zgradama i drugim objektima, uključujući objekte za prikaz putnih informacija, nisu diskriminatorne. S tim u vezi, predložene promjene visine ili strukture pristojbi iz ovog stavka prijavljuju se regulatornom tijelu barem dva mjeseca prije planiranog stupanja na snagu. Sve do jednog mjeseca prije njihova stupanja na snagu, regulatorno tijelo može ustrajati na smanjenju ili**

7. Regulatorno tijelo redovito se i u svakom slučaju barem svake dvije godine savjetuje s predstavnicima korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika kako bi uzelo u obzir njihova stajališta o željezničkom tržištu.

8. Regulatorno tijelo ima ovlast zatražiti relevantne informacije od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje zainteresirane treće strane u državi članici o kojoj je riječ.

Zatražene informacije dostavljaju se u razumnom roku koji utvrdi regulatorno tijelo, a koji ne smije biti dulji od jednog mjeseca, osim ako u iznimnim okolnostima regulatorno tijelo ne pristane na produženje roka od najviše dva dodatna tjedna i odobri ga. Regulatornom se tijelu omogućuju da takve zahtjeve izvrši odgovarajućim kaznama, uključujući novčanim kaznama. Informacije koje se dostavljaju regulatornom tijelu uključuju sve podatke koji su potrebni regulatornom tijelu u okviru njegove žalbene funkcije i funkcije nadzora natjecanja na tržištu željezničkih usluga u skladu sa stavkom 2. To uključuje podatke potrebne za statističke svrhe i svrhe motrenja tržišta.

9. Regulatorno tijelo razmatra prigovore i, ako je potrebno, u roku od mjesec dana od primitka prigovora traži potrebne podatke od svih mjerodavnih stranaka i započinje s njima savjetovanje. Odlučuje o prigovorima, poduzima korake za ispravljanje situacije te obavješćuje mjerodavne stranke o svojoj utemeljenoj

povećanju predloženih izmjena, njihovom odlaganju ili ukidanju. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na *visinu* infrastrukturnih pristojbi *dopušteni* su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo intervenira ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima ove Direktive.

7. Regulatorno tijelo redovito se i u svakom slučaju barem svake dvije godine savjetuje s predstavnicima korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika kako bi uzelo u obzir njihova stajališta o željezničkom tržištu.

8. Regulatorno tijelo ima ovlast zatražiti relevantne informacije od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje zainteresirane treće strane u državi članici o kojoj je riječ.

Zatražene informacije dostavljaju se u razumnom roku koji utvrdi regulatorno tijelo, a koji ne smije biti dulji od jednog mjeseca, osim ako u iznimnim okolnostima regulatorno tijelo ne pristane na produženje roka od najviše dva dodatna tjedna i odobri ga. Regulatornom se tijelu omogućuju da takve zahtjeve izvrši odgovarajućim kaznama, uključujući novčanim kaznama. Informacije koje se dostavljaju regulatornom tijelu uključuju sve podatke koji su potrebni regulatornom tijelu u okviru njegove žalbene funkcije i funkcije nadzora natjecanja na tržištu željezničkih usluga u skladu sa stavkom 2. To uključuje podatke potrebne za statističke svrhe i svrhe motrenja tržišta.

9. Regulatorno tijelo razmatra prigovore i, ako je potrebno, u roku od mjesec dana od primitka prigovora traži potrebne podatke od svih mjerodavnih stranaka i započinje s njima savjetovanje. Odlučuje o prigovorima, poduzima korake za ispravljanje situacije te obavješćuje mjerodavne stranke o svojoj utemeljenoj

odluci u unaprijed određenom razumnom roku, koji je u svakom slučaju unutar razdoblja od šest tjedana računajući od dana primitka svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja za osiguranje natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo po potrebi na vlastitu inicijativu odlučuje o primjerenim mjerama za ispravljanje diskriminacije nad podnositeljima zahtjeva, poremećaja tržišta i drugih nepoželjnih pojava na tim tržištima, posebno u pogledu stavka 1. točaka (a) do (g).

Odluka regulatornog tijela obvezujuća je za sve stranke obuhvaćene tom odlukom i ne podliježe kontroli bilo kojeg drugog administrativnog tijela. Regulatornom se tijelu omogućuju da svoje odluke izvrši odgovarajućim kaznama, uključujući novčanim kaznama.

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

10. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese regulatorno tijelo podliježu sudskoj kontroli. Žalbom se obustavlja provedba odluke regulatornog tijela samo kada bi neposredan učinak odluke regulatornog tijela mogao uzrokovati nepopravljivu ili očito pretjeranu štetu za podnositelja zahtjeva. Ova odredba ne dovodi u pitanje ovlasti suda pred kojim se vodi žalbeni postupak u skladu s ustavnim pravom, ako je *to* primjenjivo.

11. Države članice osiguravaju da su odluke koje donese regulatorno tijelo objavljene.

odluci u unaprijed određenom razumnom roku, koji je u svakom slučaju unutar razdoblja od šest tjedana računajući od dana primitka svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja za osiguranje natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo po potrebi na vlastitu inicijativu odlučuje o primjerenim mjerama za ispravljanje diskriminacije nad podnositeljima zahtjeva, poremećaja tržišta i drugih nepoželjnih pojava na tim tržištima, posebno u pogledu stavka 1. točaka (a) do (g).

Odluka regulatornog tijela obvezujuća je za sve stranke obuhvaćene tom odlukom i ne podliježe kontroli bilo kojeg drugog administrativnog tijela. Regulatornom se tijelu omogućuju da svoje odluke izvrši odgovarajućim kaznama, uključujući novčanim kaznama.

U slučaju *prigovora na* odbijanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo je dužno ili potvrditi da nisu potrebne izmjene odluke upravitelja infrastrukture ili zatražiti izmjene te odluke u skladu s *njegovim* uputama. *Upravitelj infrastrukture najkasnije jedan mjesec nakon primitka obavijesti o toj odluci postupa u skladu s njom*.

10. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese regulatorno tijelo podliježu sudskoj kontroli. Žalbom se obustavlja provedba odluke regulatornog tijela samo kada bi neposredan učinak odluke regulatornog tijela mogao uzrokovati nepopravljivu ili očito pretjeranu štetu za podnositelja zahtjeva. Ova odredba ne dovodi u pitanje ovlasti suda pred kojim se vodi žalbeni postupak u skladu s ustavnim pravom, ako je primjenjivo.”

11. Države članice osiguravaju da su odluke koje donese regulatorno tijelo objavljene.

12. Regulatorno tijelo ima ovlasti provođenja revizija ili pokretanja unutarnjih revizija kod upravitelja infrastrukture, operatora uslužnih objekata i po potrebi željezničkih prijevoznika kako bi provjerilo usklađenost s odredbama o odvojenom računovodstvu utvrđenima u članku 6. S time u vezi regulatorno tijelo ima pravo zahtijevati bilo kakve informacije. Regulatorno tijelo posebno ima pravo zahtijevati od upravitelja infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih prijevoznika ili drugih subjekata koji obavljaju ili sadrže različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljanja infrastrukturom iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. da dostave sve ili dio računovodstvenih informacija navedenih u Prilogu VIII., koje su detaljne u onoj mjeri koja se ocijeni potrebnom i razmjernom.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih otpora, regulatorno tijelo može također iz poslovnih knjiga izvoditi zaključke u vezi s državnom pomoći, o kojima izvješćuje navedeno tijelo.

13. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 60. o određenim izmjenama Priloga VIII. Stoga se Prilog VIII. može izmijeniti kako bi ga se prilagodilo razvoju računovodstvenih i nadzornih praksi i/ili kako bi ga se dopunilo dodatnim elementima potrebnima za provjeru odvojenog računovodstva.

Amandman 80

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.f (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 57. – stavak 9.a (novi)

12. Regulatorno tijelo ima ovlasti provođenja revizija ili pokretanja unutarnjih revizija kod upravitelja infrastrukture, operatora uslužnih objekata i po potrebi željezničkih prijevoznika kako bi provjerilo usklađenost s odredbama o odvojenom računovodstvu utvrđenima u članku 6. S time u vezi regulatorno tijelo ima pravo zahtijevati bilo kakve informacije. Regulatorno tijelo posebno ima pravo zahtijevati od upravitelja infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih prijevoznika ili drugih subjekata koji obavljaju ili sadrže različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljanja infrastrukturom iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. da dostave sve ili dio računovodstvenih informacija navedenih u Prilogu VIII., koje su detaljne u onoj mjeri koja se ocijeni potrebnom i razmjernom.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih otpora, regulatorno tijelo može također iz poslovnih knjiga izvoditi zaključke u vezi s državnom pomoći, o kojima izvješćuje navedeno tijelo.

13. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 60. o određenim izmjenama Priloga VIII. Stoga se Prilog VIII. može izmijeniti kako bi ga se prilagodilo razvoju računovodstvenih i nadzornih praksi i/ili kako bi ga se dopunilo dodatnim elementima potrebnima za provjeru odvojenog računovodstva.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8f. U članku 57. dodaje se sljedeći stavak:

„9a. Ako smatra da odluka upravitelja infrastrukture sprječava razvoj međunarodne usluge, podnositelj zahtjeva može pitanje izravno uputiti nacionalnoj mreži regulatornih tijela radi dobivanja mišljenja. O tom se koraku istodobno obavješćuje predmetno nacionalno regulatorno tijelo. Mreža po potrebi traži objašnjenja od upravitelja infrastrukture i u svakom slučaju, od nacionalnog regulatornog tijela o kojem je riječ. Mreža donosi i objavljuje svoje mišljenje te ga dostavlja nacionalnom regulatornom tijelu o kojem je riječ.

Mreža regulatornih tijela podnosi Komisiji godišnje izvješće o radu. Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću.

Komisija u roku od jedne godine nakon stupanja na snagu ove Direktive i najkasnije 31. prosinca 2019. donosi zakonodavni prijedlog o osnivanju Europskog regulatornog tijela i dodjeljuje mu pravnu osobnost, nadzornu i arbitražnu funkciju te ovlasti rješavanja prekograničnih pitanja i rješavanja žalbi protiv odluka koje su donijela nacionalna regulatorna tijela. To novo tijelo zamjenjuje Europsku mrežu regulatornih tijela.”;

Amandman 81

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 9.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 63. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje

1. Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje

učinak ove Direktive na željeznički sektor i dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija izvješće o njezinoj provedbi.

učinak ove Direktive na željeznički sektor i dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija izvješće o njezinoj provedbi. ***Ocjena uzima u obzir stajališta Europskog regulatornog tijela o tome postoji li diskriminacijska praksa ili druge vrste narušavanja tržišnog natjecanja i stajališta socijalnih partnera u mjerodavnom odboru Unije za socijalni dijalog.***

Amandman 82

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 9.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 63. – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija do istog datuma ocjenjuje ***postoje li u vezi s upraviteljima infrastrukture koji su dio vertikalno povezanog poduzeća*** diskriminacijska ***praksa*** ili druge vrste narušavanja tržišnog natjecanja. Komisija po potrebi predlaže nove zakonodavne mjere.

Izmjena

Europsko regulatorno tijelo do istog datuma ocjenjuje ***postoji li*** diskriminacijska ***praksa*** ili ***neke*** druge vrste narušavanja tržišnog natjecanja ***i objavljuje preporuke za daljnje političke mjere.*** Komisija po potrebi ***na temelju tih preporuka*** predlaže nove zakonodavne mjere.

Amandman 83

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 9.a (nova)

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 63. – stavak 1. – podstavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

9a. U članku 63. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

„Najkasnije 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija procjenjuje njezin učinak na razvoj tržišta rada za željezničko osoblje u vlaku i, ako je

potrebno, predlaže nove zakonodavne mjere za certificiranje takvog osoblja.”;

Amandman 84

Prijedlog Direktive

Članak 1.a (novi)

Uredba (EZ) 1371/2007

Članak 2. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 1.a

Uredba (EZ) br. 1371/2007 izmjenjuje se kako slijedi:

Članak 2. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Stupanjem ove Uredbe na snagu, članci 9., 10., 11., 12., 19., članak 20. stavak 1. i članak 26. primjenjuju se na sve usluge željezničkog prijevoza putnika u cijeloj Uniji.”

Justification

This change to Regulation 1371/2007 is necessary to bring this text in line with the new provisions on through ticketing and the use of IT systems. Those are addressed in Article 9 and Article 10 of Regulation 1371/2007. Whereas Article 9 already applies, Member States could grant a temporary exemption from the application of Article 10. In order to create a coherent legal situation, its transposition should become mandatory.

Amandman 85

Prijedlog Direktive

Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Ova Direktiva stupa na snagu dan nakon objave u Službenom listu Europske unije.

1. Ova Direktiva stupa na snagu dan nakon objave u Službenom listu Europske unije. *Tri mjeseca nakon objave dostupna je u svom pročišćenom obliku zajedno s Direktivom br. 2012/34/EU, koju*

izmjenjuje.

Amandman 86

Prijedlog Direktive

Članak 3. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Točke 5. do 8. članka 1. primjenjuju se od 1. siječnja 2018.

Izmjena

2. Točke 5. do 8. članka 1. primjenjuju se od 1. siječnja 2018.

Do datuma primjene točke 5. i ne dovodeći u pitanje međunarodne putničke usluge, od država članica se ne zahtijeva da odobre pravo pristupa željezničkim prijevoznicima i njihovim izravno ili neizravno nadziranim društvima kćerima koja imaju dozvolu za obavljanje prijevoza u državi članici u kojoj nije odobren sličan pristup.

EXPLANATORY STATEMENT

I. The Commission proposal

In the last decade, three "railway packages" have aimed to progressively open up national markets and make railways more competitive and interoperable. However, the modal share of rail in intra-EU transport has remained modest and many technical barriers continue to exist. The Fourth railway package is supposed to target the obstacles that limit the effectiveness of railway markets in order to improve the sector's performance and to create a Single European Railway Area.

Regarding this proposal, the Commission states that remaining obstacles relate first of all to the access to the market for domestic passenger services, which limit the development of the sector and create disparities between those Member States that have opened their markets, and those that have not.

A second set of problems are issues related to the governance of infrastructure managers. Since infrastructure managers are natural monopolies, they do not always react to the needs of the market and its users, thus hindering the performance of the sector as a whole. In a number of Member States they are unable to fulfil their tasks, since their functions are separated between different bodies. Cross-border cooperation of infrastructure managers should also be improved.

In addition, a number of market entry barriers result from situations where infrastructure management and transport operations are part of the same integrated structure. In such a case, infrastructure managers may face a conflict of interests, a situation which could lead to discrimination as regards access to the infrastructure for other railway undertakings.

Finally, integrated structures make it much more difficult to enforce the separation of accounts between the management of the infrastructure and the operations of transport services. Regulators find it difficult to trace financial flows between the holding company and its subsidiaries. Cross-subsidising and transfers of public funds allocated to the infrastructure manager to finance competitive activities are not only a serious market entry barrier for new operators, but also an illegal use of State aid.

II. The rapporteur's comments

Your rapporteur agrees with the overall aim of the Commission as regards the creation of a Single European Railway Area. The share of rail vis-à-vis other transport modes should raise and it should be the EU's ambition to make the railways once again a reliable and attractive means of transport. However, liberalisation should not be a goal in itself but should be seen as a useful tool to create a more competitive sector with high quality services. Market opening needs to be accompanied by stringent rules on passenger's rights as regards travel information and ticketing and strengthened social rules for railway workers.

It is also necessary to find the right balance between market opening and the protection of public service obligations (PSO) for each Member State. "Cherry picking" of commercially

attractive lines should be avoided as should be the systematical closing of less profitable lines.

As regards the Commission proposal at hand, your rapporteur considers that the following issues need to be looked at with particular attention:

1. Market opening and public service contracts: a more "balanced approach"

Open access services should be possible wherever there is no PSO. However, where services are performed under a public service contract (PSC), market opening should be more gradual than foreseen by the Commission. It is important to take into account the heterogeneity of networks in terms of their size, density and Member States' variety of organisational structures. Member States have different experiences with the process of market opening, and therefore should be given enough flexibility to organise their network in such a way that an optimal mix of open access services and services performed under PSC can be achieved in order to ensure a high quality of services for all passengers. Therefore Member States should be able to choose between more options to find the right balance between open access and PSO.

According to the Commission proposal, railway undertakings can now access the rail network throughout the EU for the provision of all kinds of transport services, be it freight or passenger services, national or international. Member States may limit this open access to protect services operated under a PSC when the economic equilibrium of that PSC would be affected by the open access service. The respective economic equilibrium test is done by the regulatory body which can then request the modification of the new service or even block it.

In addition to this option, it should also be possible to limit open access in cases where a PSC has been allocated by way of a competitive tendering procedure and to thus give the exclusive right of providing rail services to the operator who has been awarded the contract without having to perform the economic equilibrium test. This procedure still ensures a sufficient degree of competition due to the organisation of a tendering procedure. At the same time it gives more planning certainty to the competent authorities and the PSC provider once the service is running. This option of a "balanced approach" would also allow Member States and competent authorities to get gradually familiar with competitive tendering. When a Member State chooses to limit the right of open access, this shall not affect the right of international cabotage, unless the economic equilibrium of the PSC in question would be compromised.

It is necessary to make the definition of the criteria of the economic equilibrium test more precise and to provide for better guiding principles to ensure a uniform application of this test in the Member States.

2. Better governance of the rail sector

At this stage, your rapporteur is not proposing any major changes as regards the provisions on the independence of the infrastructure manager. In general, the stronger the regulatory body, the more flexible the modalities of the structure of vertically integrated companies can be. The provisions on the organisation of the IT systems and on staff transfers are overly prescriptive and more leeway can be given to integrated companies to find the appropriate arrangements, under supervision of the regulatory body. However, this excludes more flexibility as regards

the financial transparency between the different entities of such an integrated structure. Therefore, the rapporteur wishes not to touch the relevant provisions as proposed by the Commission.

A further strengthening of the regulatory body is proposed, which is the power to pre-approve charges set by the infrastructure manager where the latter belongs to an integrated company. The rapporteur wishes to underline that all Member States have to make sure that their regulatory body has the necessary organisational capacity in terms of human and material resources to fulfil its functions as set out in Article 56 of Directive 2012/34/EU.

Where a complete separation between the infrastructure manager and railway undertakings exists, it may be useful to allow them to cooperate on concrete projects that would lead to improved management of the infrastructure and to a better service for freight and passenger transport. Such cooperation or alliance should be limited in time, be supervised by the regulatory body and should not endanger the independence of the infrastructure manager. It should serve to find practical arrangements to solve specific problems such as the improved organisation of traffic on a part of infrastructure where delays frequently occur.

3. Passenger rights - establishing a proper through ticketing scheme

The provisions on passenger rights in Regulation 1371/2007¹ are a step in the right direction. Unfortunately, they are too weak to have had any major visible impact on the development of an EU-wide through ticketing scheme. The sector is working on solutions but those would, once available, remain optional. From the point of view of passengers' right that is not sufficient. Your rapporteur proposes to make the development of such services in each Member State mandatory by 2020. This deadline would enable the sector to make use of the voluntary scheme, currently developed under the auspices of the ERA.

As for integrated ticketing, solutions should be developed in parallel, taking into account the utility of such systems in particular for local and regional transport.

Your rapporteur considers that the data related to timetables should be made available for third parties to be used for the development of innovative solutions for journey planners etc.

4. Strengthening social provisions

Further market opening and more competition has to go hand in hand with strengthening social rules to limit any negative effects on railway staff. Competition should not lead to social dumping. Railway undertakings should be obliged to respect all existing rules regarding social and working conditions and their disrespect should have negative consequences for the operator in question. Your rapporteur proposes adding to the requirements for obtaining a licence the commitment by the undertakings to respect the existing representative collective agreements in the Member States the railway undertaking wants to operate in.

New attempts should be made to establish a certification for on-board personnel, as initially

¹ REGULATION (EC) No 1371/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations

proposed by the Commission in 2004 but which at the time was not supported by the Council. As international traffic is expected to increase, EU-wide minimum requirements for on-board staff should be established similar to what has been agreed for train drivers. The Commission should ensure the correct and complete enforcement by the Member States of Council Directive 2005/47/EC.

Finally, in order to create a level playing field also in the area of working conditions, a permanent social dialogue should be established at EU level to ensure the respect of social rights and a high degree of professional qualifications for railway staff.

5. Clarifying the role of the European network of infrastructure managers

The proposed European infrastructure managers' network is certainly a useful way of increasing cooperation of infrastructure managers across borders. It lacks however some clarity and detail. Therefore some additions and precisions are proposed with regards to the cooperation between the corridors of the TEN-T network and the rail freight corridors, the involvement of national safety authorities and ERA if appropriate, and the role of the Commission in the network.

MIŠLJENJE MANJINE

u skladu s člankom 52. stavkom 3. Poslovnika

o nacrtu izvješća o
izmjeni Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i
Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora
u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika
i upravljanja željezničkom infrastrukturom

Odbor za promet i turizam
Izjestitelj/ica (za mišljenje): Saïd El Khadraoui

koje su podnijeli Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček i Sabine Wils u ime kluba GUE-NGL

budući da su prva tri paketa o željeznicama dovela do povećanja cijene za korisnike, znatnog pada količine tereta prevezenog željeznicom, izraženog u tonama, kao i pogoršanja uvjeta za željezničke radnike,

budući da još nije izvršena ozbiljna ocjena prethodnih paketa o željeznici,

smatra da se 4. paket o željeznici protivi interesima korisnika u pogledu troškova, sigurnosti i dostupnosti;

smatra da razdvajanje upravitelja infrastrukture i prijevoznika dovodi do toga da se prihodi koriste za plaćanje dividendi dioničarima umjesto da ih se ulaže u potrebno jačanje željezničke mreže;

smatra da se ograničavanje i čak zabrana izravne dodjele ugovora o prijevozu nakon prijelaznog razdoblja kosi s pravom lokalnih vlasti da odlučuju o tome kako žele organizirati svoje usluge javnog prijevoza, koje se jamči Protokolom 26. TEU-a, te smatra da će obveza provođenja otvorenog javnog nadmetanja prouzročiti nepotrebne troškove lokalnim vlastima;

smatra da bi se 4. paketom o željeznici pogoršali radni uvjeti željezničkih radnika i da je vršenje pritiska na željezničke radnike opasno za sigurnost svih;

stoga odbija cjelokupni 4. paket o željeznici koji naglašava destruktivnu logiku liberalizacije.

20.11.2013

MIŠLJENJE ODBORA ZA ZAPOŠLJAVANJE I SOCIJALNA PITANJA

upućeno Odboru za promet i turizam

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Izjavitelj za mišljenje: Frédéric Daerden

SHORT JUSTIFICATION

The various liberalisations of services sectors which have been carried out by the European Union in recent decades, including in the railway sector, have served to implement Article 26 of the Treaty on the Functioning of the European Union and are therefore part and parcel of its project.

This objective of establishing a common market must not be an end in itself but should rather be geared to reducing the cost of services to consumers while maintaining a high standard of service accessible to all.

Over the years, the various measures to liberalise sectors in which services have historically been provided by public operators through national operating monopolies do not seem to have achieved this dual objective.

If only in the rail transport sector, examples of dissatisfaction exist:

- In the case of international passenger transport, which has been open to competition since 2010, the increase in competition has not significantly reduced costs and has led to the closure of old cross-border lines which were not operating in accordance with the high-speed model. The sector has also not grown as anticipated: its market shares have increasingly had to be gained intermodally rather than intramodally.
- In the case of national passenger transport in Britain – the Member State which is most advanced in terms of liberalisation legislation – the EESC stresses the dissatisfaction felt by users in Britain in various respects and the recurrent need to involve the State in the integration of the sector (fares, distribution, timetables, etc.).
- In the case of national passenger transport in the Union as a whole, there have been no

fewer than 15 infringement procedures on account of inadequate transposition, bearing witness to the excessive pace of this liberalisation, which, in order to contribute to the realisation of the European project, has to be carried out without prejudice to the national models which have afforded the public a high-quality model for several decades.

In view of these facts, the rapporteur does not consider that any need for further liberalisation of rail passenger transport has been demonstrated, and he has sought, by means of his amendments, to reduce the risk of an adverse impact on members of the public and particularly workers in the industry, focusing on several aspects:

- Providing for governance which is as integrated as possible: while the strict separation of infrastructure managers from transport service operators is based on concerns relating to competition, the fears which it arouses among organisations representing users, trade unions in the industry or ‘historical’ operators suggest to the rapporteur that a black-and-white approach is undesirable. It will most likely entail less mutualisation of resources for tangible investment and greater bureaucracy, which will have a disastrous impact on the quality of service and users’ safety. The rapporteur has therefore opted to give the national regulatory body the greatest possible freedom in this regard, in accordance with the judgment of the Court of Justice of 28 February 2013.
- The greatest possible freedom for Member States to choose between an invitation to tender and direct award of public service concessions by substantially raising ceilings.
- The incorporation into national plans for sustainable public transport, in its social and environmental aspects, of rules to protect users, workers and the environment, thus facilitating the inclusion in invitations to tender of these qualitative, social and environmental criteria.
- Increased protection for workers by means of ample scope for transfers of staff to undertakings which have newly acquired the concession to provide a public service; by means of increased social dialogue in structures; by clarifying the labour law applicable to train crews, particularly by means of certification of staff; by calling on Member States to establish social responsibility on the basis of solidarity between a tenderer and its subcontractors to prevent social dumping.
- The necessary reciprocity in the opening-up of markets between Member States.
- An ample transition period for transposition by the Member States (until 2029) to allow the EU’s political decision-makers time for consideration and analysis before any further liberalisation.

AMANDMANI

Odbor za zapošljavanje i socijalna pitanja poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2.a) Nekoliko studija i upitnika pokazuju da je u državama članicama koje su svoja tržišta otvorile za domaći putnički prijevoz, kao što su Švedska i Ujedinjena Kraljevina, željezničko tržište doživjelo rast, uključujući zadovoljnije putnike i osoblje.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora uspostavlja se jedinstven europski željeznički prostor sa zajedničkim pravilima o upravljanju željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, o financiranju infrastrukture i naplaćivanju pristojbi za njezinu uporabu, o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama te o regulatornom nadzoru željezničkog tržišta. Kad su se osigurali svi ti elementi, sad je moguće dovršiti otvaranje željezničkog tržišta Unije i reformirati upravljanje upraviteljima infrastrukture kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi.

(3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora uspostavlja se jedinstven europski željeznički prostor sa zajedničkim pravilima o upravljanju željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, o financiranju infrastrukture i naplaćivanju pristojbi za njezinu uporabu, o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama te o regulatornom nadzoru željezničkog tržišta. Kad su se osigurali svi ti elementi, sad je moguće dovršiti otvaranje željezničkog tržišta Unije i reformirati upravljanje upraviteljima infrastrukture kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi ***kako***

bi se poboljšala kvaliteta željezničkih usluga diljem Europe istodobno štiteći socijalne standarde i uvjete zaposlenja.

Amandman 3

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4.a) Države članice odgovorne su za organizaciju svojih tržišta rada za željezničko osoblje. No trebale bi osigurati da način organizacije tržišta rada ne šteti kvaliteti usluga. Europskim pravom već je propisan jasni okvir za zaštitu željezničkih radnika.

Amandman 4

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5) Uspostavom koordinacijskog odbora trebalo bi se osigurati bolje usklađivanje između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika s ciljem postizanja učinkovitog upravljanja i korištenja infrastrukturom.

Briše se.

Justification

This recital has no added value for the final version of this text. It is merely a reminder of the rendez-vous clause from the Recast Directive leading to the current Commission proposal.

Amandman 5

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Uspostavom europske mreže upravitelja infrastrukture trebala bi se učinkovito rješavati prekogranična pitanja među upraviteljima infrastrukture **u različitim državama članicama.**

Izmjena

(7) **Potrebno je poboljšati i pojačati prekograničnu suradnju među upraviteljima infrastrukture.** Uspostavom europske mreže upravitelja infrastrukture trebala bi se učinkovito rješavati prekogranična pitanja među upraviteljima infrastrukture **različitih država članica.**

Amandman 6

Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9.a) Vertikalno povezana poduzeća nikad ne mogu imati potrebnu neovisnost između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika. Zbog toga struktura može dovesti do unakrsnog subvencioniranja, što sprečava postojanje ravnopravnih uvjeta tržišnog natjecanja i dovodi do njegova narušavanja.

Amandman 7

Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12a) Poboljšanje sigurnosti željeznica trebalo bi se shvatiti ozbiljno tijekom procesa otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika, osobito kada je riječ o reformiranju postojećih povezanih struktura, kako bi se spriječile dodatne administrativne prepreke koje otežavaju održavanje i poboljšanje sigurnosti.

Amandman 8

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 13.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13a) Uzimajući u obzir nejednakost mreža u pogledu veličine i gustoće te različitih organizacijskih struktura nacionalnih i lokalnih ili regionalnih tijela i njihova iskustva u procesu otvaranja tržišta, svaka država članica mora imati dovoljno fleksibilnosti da organizira svoju mrežu na način kako bi se mogla postići optimalna kombinacija usluga otvorenog pristupa i usluga koje se pružaju u sklopu ugovora o obavljanju javne usluge ne bi li se svim putnicima osigurala visoka kvaliteta usluga.

Amandman 9

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javne usluge. Države članice bi **trebale** imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to **ugrožava** ekonomsku ravnotežu tih ugovora o **obavljanju** javne usluge **i** ako je odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javne usluge. Države članice **trebale** bi imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to **narušava kvalitetu usluge i dostupnost također u udaljenim područjima ili** ekonomsku ravnotežu tih ugovora o **obavljanju** javne usluge **te** ako je odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

Amandman 10

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18a) Da bi se utvrdilo hoće li kvaliteta usluge koja se pruža u okviru ugovora o obavljanju javne usluge biti narušena slobodnim pružanjem neke druge usluge u istoj mreži, tijela za nadzor trebaju uzeti u obzir učinke na mrežu, održavanje veza, točnost, raspoloživost, financijsku pristupačnost i dostupnost usluga koje se pružaju u okviru ugovora o obavljanju javne usluge.

Amandman 11

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19) Kako bi se povećala privlačnost usluga željezničkog prijevoza putnika, države članice bi **trebale imati mogućnost** zahtijevati od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge domaćeg putničkog prijevoza da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu **za** izdavanja karata, jedinstvenih karata i rezervacija. *Ako se uspostavi takav sustav, trebalo bi osigurati da se njime ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika.*

(19) Kako bi se povećala privlačnost usluga željezničkog prijevoza putnika, države članice **trebale** bi zahtijevati od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge domaćeg putničkog prijevoza da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu izdavanja karata, jedinstvenih karata i rezervacija, **uključujući sve socijalne uvjete. U okviru usluge izdavanja karata ne bi trebale postojati prepreke za osobe s invaliditetom, starije osobe, obitelji ili osobe kojima je potrebna posebna podrška.**

Amandman 12

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19a) U cilju uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora i s obzirom na konkurenciju u sektoru, Komisija aktivno podupire i potiče socijalni dijalog na razini Unije kako bi osigurala bolju dugoročnu zaštitu željezničkih radnika od neželjenih učinaka otvaranja tržišta, da se radni uvjeti u tome sektoru ne pogoršavaju, te kako bi se razvili zajednički odgovori na izazove koji proizlaze iz provedbe četvrtog željezničkog paketa. Zato bi posebnu pozornost trebalo posvetiti psihološkim i socijalnim stresnim učincima koje promjene imaju na dotično osoblje. U tu se svrhu trebaju utvrditi uvjeti otvaranja tržišta, osobito zahtjev da države članice moraju sklapati kolektivne ugovore koji se primjenjuju na njihovom cijelom teritoriju.

Amandman 13

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19b) Komisija osigurava da države članice u potpunosti i ispravno provode odredbe Direktive Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europske federacije radnika u prometu (ETF) o određenim aspektima uvjeta rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom prometu u željezničkom sektoru¹, posebice o njihovoj sigurnosti.

Amandman 14

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19c) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi u okviru svoje kulture sigurnosti uspostaviti „kulturu poštenja” kako bi aktivno poticali osoblje na prijavljivanje nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća povezanih sa sigurnošću, a da ih se pritom ne izlaže kažnjavanju ili diskriminaciji. Kultura poštenja omogućava željezničkoj industriji da izvuče pouke iz nesreća, poremećaja i izbjegnutih nesreća te stoga unaprijedi sigurnost radnika i putnika na željeznici.

Amandman 15

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19d) Poštovanje pravila o vremenu za rad, vožnju i odmor strojovođa lokomotiva ključno je za sigurnost željeznica i pošteno tržišno natjecanje. Na otvorenom europskom željezničkom tržištu s rastućim prekograničnim aktivnostima mora se kontrolirati i primjenjivati poštovanje vremena za rad, vožnju i odmor. Tijela nacionalne sigurnosti trebala bi imati zadaću kontrole i provedbe takvih pravila. Komisija bi trebala predložiti propise i obvezne redovite provjere. No to je moguće samo uz uporabu elektroničkih uređaja u vlaku koji registriraju vrijeme

vožnje i odmora strojovođa lokomotiva.

Amandman 16

Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 19.e (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19e) S obzirom na razvoj jedinstvenog europskog željezničkog prostora i otvaranje željezničkog tržišta, države članice trebale bi iskoristiti odgovarajuće kolektivne ugovore sklopljene među socijalnim partnerima, ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo i kolektivne ugovore koji su već na snazi, kako bi izbjegle socijalni damping i nepošteno tržišno natjecanje.

Amandman 17

Prijedlog Direktive
Uvodna izjava 19.f (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19f) Osoblje u vlaku profesionalna je skupina u željezničkom sektoru koja ispunjava važne zadaće u pogledu sigurnosti. Tradicionalno obavlja sigurnosne operativne zadaće u željezničkom sustavu i odgovorna je za udobnost i sigurnost putnika u vlaku. Certificiranje slično certificiranju strojovođa lokomotiva korisno je stoga što jamči visoku razinu stručnosti i vještina, njime se prepoznaje važnost tih profesionalnih skupina za sigurnost željezničkih usluga, ali i olakšava mobilnost radnika.

Amandman 18

Prijedlog Direktive

Uvodna izjava 19.g (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19g) Komisija bi trebala procijeniti učinak ove Direktive na razvoj tržišta rada za željezničko osoblje u vlaku i prema potrebi predložiti mjere za certificiranje takvog osoblja.

Amandman 19

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 19.h (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19h) Nacionalno regulatorno tijelo trebalo bi odobriti ili zatražiti promjene u sustavima prijenosa osoblja. To može uključiti primjenu razdoblja razmišljanja za osoblje za koje treba ostvariti prijenos. Prilikom odlučivanja regulatorno tijelo trebalo bi biti usmjereno na izbjegavanje prijenosa osjetljivih informacija s upravitelja infrastrukture na drugi subjekt unutar povezanog poduzeća.

Amandman 20

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka 1. – podtočka a Direktiva 2012/34/EU Članak 3. – točka 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

‘(2) „upravitelj infrastrukture” znači bilo koje tijelo ili poduzeće koje osigurava razvoj, upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture na mreži; razvoj uključuje planiranje mreže, financijsko planiranje i planiranje ulaganja te izgradnju i modernizaciju infrastrukture; upravljanje

‘(2) „upravitelj infrastrukture” znači bilo koje tijelo ili poduzeće koje osigurava, **u prvome redu**, razvoj, upravljanje i održavanje željezničke infrastrukture na mreži; razvoj uključuje planiranje mreže, financijsko planiranje i planiranje ulaganja te izgradnju i modernizaciju infrastrukture;

infrastrukturu uključuje sve elemente postupka dodjeljivanja željezničkih trasa, uključujući utvrđivanje i ocjenjivanje raspoloživosti te dodjeljivanje pojedinih trasa, upravljanje prometom te naplaćivanje pristojbi za uporabu infrastrukture, uključujući utvrđivanje i ubiranje pristojbi; održavanje uključuje obnovu infrastrukture i druge aktivnosti upravljanja imovinom”;

upravljanje infrastrukturu uključuje sve elemente postupka dodjeljivanja željezničkih trasa, uključujući utvrđivanje i ocjenjivanje raspoloživosti te dodjeljivanje pojedinih trasa, upravljanje prometom te naplaćivanje pristojbi za uporabu infrastrukture, uključujući utvrđivanje i ubiranje pristojbi; održavanje **obavezno** uključuje obnovu infrastrukture i druge aktivnosti upravljanja imovinom”;

Justification

The new wording of the definition of ‘infrastructure manager’ provides a clarification of the manager’s duties, for instance by deleting ‘in particular’ from the current definition. This would result in the new list of the manager’s functions becoming a closed list.

Amandman 21

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 1. – podtočka b

Direktiva 2012/34/EU

Članak 3. – točka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) točka 5. briše se;

Briše se.

Justification

The deletion of the point concerning the definition of international traffic poses a problem for Member States which have an external rail border with third countries. There is a risk of a legal loophole arising.

Amandman 22

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 2.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 6. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. U članku 6. briše se **stavak 2.**;

Briše se.

Justification

Deleting the provision permitting the organisation of management services and transport services within a single undertaking – despite the fact that they are separated for accounting purposes – is excessive. Deleting this provision would have far-reaching, adverse effects (administrative, financial, legal and social) for many railway undertakings operating efficiently and effectively on the European market;

Amandman 23

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice **osiguravaju** da upravitelj infrastrukture obavlja sve **funkcije** iz članka 3. stavka 2. i da je neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku.

Izmjena

Države članice **same odabiru sredstva kojima će osigurati** da upravitelj infrastrukture obavlja sve **dužnosti** iz članka 3. stavka 2. i da je neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku.

Amandman 24

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Kako bi se zajamčila neovisnost upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju da su upravitelji infrastrukture organizirani u subjektu pravno odvojenom od **bilo kojeg željezničkog** prijevoznika.

Izmjena

Kako bi se zajamčila neovisnost upravitelja infrastrukture, države članice osiguravaju da su upravitelji infrastrukture organizirani u subjektu pravno odvojenom od **svih željezničkih** prijevoznika, **unutar granica koje su potrebne za izbjegavanje birokracije među subjektima i olakšavanje ulaganja u mrežu kako bi se osigurala kvalitetna usluga bez povećanja troškova rada.**

Amandman 25

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3. – podtočka 2.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 2. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

2. Države članice također osiguravaju da istoj pravnoj ili fizičkoj osobi ili osobama nije dopušteno:

Izmjena

2. Države članice također osiguravaju da istoj pravnoj ili fizičkoj osobi ili osobama **izravno ili neizravno** nije dopušteno:

Amandman 26

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) imenovati članove nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju upravitelja infrastrukture i istovremeno izravno ili neizravno vršiti nadzor, imati financijski interes ili ostvarivati pravo u pogledu željezničkog prijevoznika;

Izmjena

(b) imenovati **glavnog direktora**, članove nadzornog odbora, upravnog odbora, **odbora ravnatelja** ili tijela koja pravno zastupaju upravitelja infrastrukture i istovremeno izravno ili neizravno vršiti nadzor, imati financijski interes ili ostvarivati pravo u pogledu željezničkog prijevoznika;

Amandman 27

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Pod uvjetom da ne dolazi do sukoba interesa i da se jamči povjerljivost poslovno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može sklopiti podugovor o

Izmjena

4. Pod uvjetom da ne dolazi do sukoba interesa i da se jamči povjerljivost poslovno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može sklopiti podugovor o

izvođenju određenih radova u vezi s razvojem, obnovom i održavanjem, u pogledu kojih zadržava ovlast odlučivanja, sa željezničkim prijevoznicima ili bilo kojim drugim tijelom koje nadzire upravitelj infrastrukture.

izvođenju određenih radova u vezi s razvojem, obnovom i održavanjem, u pogledu kojih zadržava ovlast odlučivanja, sa željezničkim prijevoznicima ili bilo kojim drugim tijelom koje nadzire upravitelj infrastrukture. ***Tim se podugovorima poštuju pravila konkurentnog natječajnog postupka i, po potrebi, ugovori o javnoj nabavi. Upravitelj infrastrukture odgovoran je za podugovorene radove.***

Amandman 28

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 3.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Ako ***na dan stupanja na snagu ove Direktive*** upravitelj infrastrukture pripada vertikalno povezanom poduzeću, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U tom slučaju država članica o kojoj je riječ osigurava da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije iz članka 3. stavka 2. i da je organizacijski i u svojim odlukama djelotvorno neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku u skladu sa zahtjevima iz članka 7.a. do 7.c.”

Izmjena

5. Ako upravitelj infrastrukture pripada vertikalno povezanom poduzeću, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U tom slučaju država članica o kojoj je riječ osigurava da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije iz članka 3. stavka 2. i da je organizacijski i u svojim odlukama djelotvorno neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku u skladu sa zahtjevima iz članka 7.a. do 7.c.”

Justification

Member States should also be allowed to choose in the future between a separation of the infrastructure manager from railway undertakings or an integrated structure.

Amandman 29

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.b – stavak 5.

5. Upravitelj infrastrukture ima svoje osoblje i nalazi se u prostorijama koje su odvojene od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Kako bi se osigurala neovisnost upravitelja infrastrukture, pristup informacijskim sustavima zaštićen je. ***Unutarnjim pravilima ili ugovorima o zapošljavanju osoblja kontakti s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća jasno se ograničavaju na službenu komunikaciju povezanu s funkcijama koje obavlja upravitelj infrastrukture, a koje također obavlja u vezi s drugim željezničkim prijevoznicima izvan vertikalno povezanog poduzeća.*** Prijenosi osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, osim prijenosa iz ***točke (c)***, mogući su samo ako se može osigurati da neće doći do razmjene osjetljivih informacija među njima.

5. Upravitelj infrastrukture ima svoje osoblje i nalazi se u prostorijama koje su odvojene od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Kako bi se osigurala neovisnost upravitelja infrastrukture, pristup informacijskim sustavima zaštićen je. Prijenosi osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, osim prijenosa iz ***stavka 4.***, mogući su samo ako se može osigurati da neće doći do razmjene osjetljivih informacija među njima.

Upravitelj infrastrukture može surađivati s drugim subjektima vertikalno povezanih poduzeća u pogledu razvoja njihovih informacijskih sustava, pod uvjetom da se osigura odgovarajuća zaštita osjetljivih informacija koje posjeduje upravitelj infrastrukture.

Regulatorno tijelo odobrava ili traži promjene mehanizama koje se odnose na provedbu prvog i drugog podstavka ovog stavka u cilju osiguravanja neovisnosti upravitelja infrastrukture. Regulatorno tijelo može tražiti da mu povezano društvo dostavi sve potrebne informacije.

Justification

The Commission proposal is overly prescriptive. The regulatory body should ensure that as regards premises, IT systems and staff, other than the top management levels, the arrangements are such that they ensure the infrastructure manager's independence. Those arrangements may vary between Member States.

Amandman 30

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.d – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore. Članovi tog odbora mogu biti barem **upravitelj** infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te po potrebi tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici država članica i regulatorno tijelo o kojem je riječ pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Izmjena

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore. Članovi tog odbora mogu biti barem **upravitelji** infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, **uključujući predstavnike njihovih zaposlenika**, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika, **predstavnici radnika u željezničkom sektoru** te po potrebi tijela regionalne i lokalne vlasti **i ostali potencijalni zainteresirani subjekti**. Predstavnici država članica i regulatorno tijelo o kojem je riječ pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Amandman 31

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.e – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Mreža sudjeluje u aktivnostima praćenja tržišta iz članka 15. te analizira i uspoređuje učinkovitost upravitelja infrastrukture na temelju zajedničkih pokazatelja i kriterija kvalitete kao što su pouzdanost, kapacitet, raspoloživost, točnost i sigurnost njihovih mreža, kvaliteta imovine i njezina uporaba, održavanje, obnova, poboljšanja, ulaganja i

Izmjena

2. Mreža sudjeluje u aktivnostima praćenja tržišta iz članka 15. te analizira i uspoređuje učinkovitost upravitelja infrastrukture na temelju zajedničkih pokazatelja i kriterija kvalitete kao što su pouzdanost, kapacitet, raspoloživost, **pristupačnost**, točnost i sigurnost njihovih mreža, kvaliteta imovine i njezina uporaba, održavanje, obnova, poboljšanja,

financijska učinkovitost.

prekogranična suradnja za rješavanje uskih grla, ulaganja i financijska učinkovitost.

Amandman 32

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka aa (nova)

Direktiva 2012/34/EU

Članak 11. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) umeće se sljedeći stavak:

„1a. Države članice mogu ograničiti pravo stvaranja novih ili izmijenjene putničke usluge u skladu s ugovorima o obavljanju javne usluge ako novi ili izmijenjeni ugovori o obavljanju javne usluge ugrožavaju ekonomsku ravnotežu postojećih usluga koje pružaju željezničkih prijevoznici kojima je odobren pristup željezničkoj infrastrukturi u skladu s člankom 10. stavkom 2.;"

Justification

Member States may limit the right of creating a new or altered public service contract if the regulatory body demonstrates the potential economic impact of such contracts on a service provided by an open access operator.

Amandman 33

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka b

Direktiva 2012/34/EU

Članak 11. – stavak 2. – podstavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode objektivnu ekonomsku analizu i

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža **te raspoloživost i kvaliteta** ugovora o obavljanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode

odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija. *To utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od jednog mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijele sljedeće strane:*

objektivnu ekonomsku, *socijalnu i ekološku* analizu, *uključujući analizu stanja zaposlenosti i uvjeta zaposlenja*, i odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija.

Pri procjeni toga može li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge biti ugrožena, uzimaju se u obzir unaprijed određeni kriteriji kao što je utjecaj na profitabilnost svake usluge uključene u ugovor o obavljanju javne usluge, uključujući posljedične utjecaje na neto troškove nadležnog javnog tijela koje je dodijelilo ugovor, potražnju putnika, cijene karata, izdavanje karata, mjesto i broj kolodvora te vrijeme i učestalost predložene nove usluge, koje je utvrdilo regulatorno tijelo iz članka 55. u skladu s provedbenim mjerama navedenima u stavku 4. ovog članka. Procjena pokazuje hoće li provedivost usluga koje se pružaju u okviru ugovora o obavljanju javne usluge biti ugrožena. Ravnoteža se smatra narušenom kada se može dokazati da će ekonomska izvedivost obavljanja tih javnih usluga, kojima se osigurava prihvatljiva razina kvalitete, biti ugrožena.

U skladu s takvom ocjenom i odlukom odgovarajućeg regulatornog tijela, države članice mogu odobriti, promijeniti ili uskratiti pravo pristupa traženoj usluzi prijevoza putnika u skladu s ekonomskom analizom i zakonodavstvom Unije te načelima jednakosti i nediskriminacije. Regulatorno tijelo ili tijela to utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od jednog mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijele sljedeće strane:

Justification

The criteria that define the economic equilibrium need to be specified in more detail. The text is inspired by Recital 21 of Directive 2012/34/EU and the 2010 interpretative Commission

guidelines.

Amandman 34

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 13.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice **moгу** od željezničkih prijevoznika **zatražiti** da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu **za izdavanje** karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili **odlučiti** ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. Ako se uspostavi takav sustav, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

Izmjena

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice **traže** od željezničkih prijevoznika **koji pružaju usluge domaćeg prijevoza putnika** da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu **izdavanja** karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili **odlučuju** ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. Ako se uspostavi takav sustav, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

Amandman 35

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.a (nova)

Direktiva 2012/34/EU

Članak 15. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.a U članku 15. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

'1. „Komisija poduzima potrebne mjere za nadzor tehničkih, ekonomskih i radnih uvjeta te razvoja tržišta u željezničkom prometu Unije.”

Amandman 36

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.b (nova)

Direktiva 2012/34/EU

Članak 19.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.a Članak 19. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (d) zamjenjuje se sljedećom:

„(d) nisu bili osuđivani za teško ili ponovljeno propuštanje ispunjavanja socijalnih ili radnih pravnih obveza, uključujući obveze koje proizlaze iz zakonskih propisa o zaštiti na radu i zdravstvu i kolektivnih ugovora, te odredbi carinskog prava u slučaju trgovačkog društva koje želi obavljati poslove prekograničnog teretnog prijevoza koji podliježu carinskim postupcima.”;

(b) dodaje se sljedeća točka:

„(e) obvezuje se primijeniti, u onim državama članicama u kojima trgovačko društvo namjerava obavljati poslove, kolektivne ugovore opće valjanosti ili one koji su valjani u određenom sektoru, sukladno uobičajenoj praksi države članice.”

Amandman 37

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 38. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

‘4. Ako podnositelj zahtjeva radi pružanja

‘4. Ako podnositelj zahtjeva radi pružanja

usluga putničkog prijevoza namjerava zatražiti infrastrukturni kapacitet, o tome obavještava upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela o kojima je riječ najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se zahtjev za kapacitet odnosi. Kako bi regulatorna tijela **o kojima je riječ** mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge, regulatorna tijela osiguravaju da su o tome bez odlaganja u roku od najviše pet dana obaviješteni nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o obavljanju javne usluge dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na toj trasi, bilo koje drugo nadležno tijelo koje u skladu s člankom 11. ima pravo ograničavanja pristupa i bilo koji željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge na trasi te usluge putničkog prijevoza.”

usluga putničkog prijevoza namjerava zatražiti infrastrukturni kapacitet, o tome obavještava upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela o kojima je riječ najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se zahtjev za kapacitet odnosi. Kako bi **dotična** regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski, **socijalni i ekološki** učinak na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge, regulatorna tijela osiguravaju da su o tome bez odlaganja u roku od najviše pet dana obaviješteni nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o obavljanju javne usluge dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na toj trasi, bilo koje drugo nadležno tijelo koje u skladu s člankom 11. ima pravo ograničavanja pristupa i bilo koji željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge na trasi te usluge putničkog prijevoza.”

Amandman 38

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 9.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 63. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje učinak ove Direktive na željeznički sektor i dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija izvješće o njezinoj provedbi. ***U toj ocjeni uzimaju se u obzir stajališta socijalnih partnera u relevantnom odboru Unije za socijalni dijalog.***

Amandman 39

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 9.

RR\1016315HR.doc

95/115

PE513.018v02-00

Direktiva 2012/34/EU
Članak 63. – stavak 1. – podstavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Komisija također do 2020. istražuje ometa li organizacija nacionalnog tržišta rada daljnje otvaranje tržišta, integraciju i kvalitetu usluga koje se pružaju korisnicima. Komisija po potrebi predlaže nove zakonodavne mjere kako bi se svim željezničkim prijevoznicima osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja.

Amandman 40

Prijedlog Direktive
Članak 1. – točka 9.
Direktiva 2012/34/EU
Članak 63. – stavak 1. – podstavak 2.b (novi)

Tekst na snazi

Izmjena

Komisija najkasnije... * ocjenjuje njezin učinak na razvoj tržišta rada za željezničko osoblje. Ako je potrebno, Komisija bi trebala predložiti mjere u vezi s certificiranjem željezničkog osoblja u vlaku.

**** SL: Molimo, umetnuti datum: 18 mjeseci od dana stupanja ove Direktive na snagu.***

Amandman 41

Prijedlog Direktive
Članak 2. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Države članice Komisiji šalju tekst

2. Države članice Komisiji šalju tekst

glavnih odredbi nacionalnog zakonodavstva koje donesu na području obuhvaćenom ovom Direktivom.

glavnih odredbi nacionalnog zakonodavstva koje donesu na području obuhvaćenom ovom Direktivom. ***Komisija izrađuje godišnji sažetak tih komunikacija i proslijeđuje ga u svim radnim jezicima Europskom parlamentu i Vijeću.***

Amandman 42

Prijedlog Direktive Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Izmjena

1. Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije. ***Tri mjeseca nakon stupanja na snagu dostupna je u svom pročišćenom obliku zajedno s Direktivom koju izmjenjuje.***

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom		
Referentni dokumenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 7.2.2013.		
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	EMPL 7.2.2013.		
Izjavitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Frédéric Daerden 25.3.2013.		
Razmatranje u odboru	18.9.2013.	17.10.2013.	14.11.2013.
Datum usvajanja	18.11.2013.		
Rezultat konačnog glasovanja	+: –: 0:	32 7 3	
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zanon, Inês Cristina Zuber		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	Marita Ulvskog		

28.10.2013

MIŠLJENJE ODBORA ZA REGIONALNI RAZVOJ

upućeno Odboru za promet i turizam

o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Joachim Zeller

SHORT JUSTIFICATION

The rapporteur welcomes the Commission's proposals to enhance the quality and efficiency of rail transport in Europe, and thus help to establish an internal railway market, by cutting red tape and making market access easier. During the large-scale consultation exercise, however, there was often criticism from stakeholders in the regions, such as regional transport operator bodies, that frequent substantial changes to or recastings of legislation are not conducive to a stable and reliable legislative framework.

The Commission proposal for strict separation of infrastructure and transport fails to take account of the special position of the host of small and medium-scale railway infrastructure set-ups, such as local railways, historic railways, narrow-gauge railways, port railways and mine railways, which are mainly integrated undertakings, but of no strategic importance for the operation of the European rail transport market. Just the fact that staffing structures would have to be duplicated means that for those undertakings, most of which have a workforce of fewer than 50, strict separation would involve much more work at organisational and operational level. The very existence of regional railway set-ups, given their largely precarious financial circumstances, would be under threat.

The rapporteur welcomes the strengthened role for infrastructure managers and the setting up of a coordination committee to monitor their activities. It must be ensured that local authorities are involved systematically (and not only 'where relevant'). A further consequence of that strengthening process must be that infrastructure managers appoint competent contact points for liaising with local and regional authorities.

The rapporteur further backs the Commission proposal for cooperation among infrastructure managers within a European network so as to establish the trans-European transport network,

which is vital in order to solve cross-border transport operation problems.

The rapporteur also endorses enhanced powers for the regulatory bodies. However, local and regional authorities need a reasonable period of time in which to request a review of a determination that the economic equilibrium of a service has been compromised.

The rapporteur welcomes the proposal that the income of infrastructure managers must be used to finance only their own business. The scale of any dividends remaining payable should be regulated. Dividend payments which are tantamount to profit transfers should not be permissible. It is disproportionate that penalties would be triggered, and market access rights constrained, simply on suspicion of a breach of the rules. Immediate debarring of an undertaking, on suspicion, would penalise it before the event and, ultimately, would harm competition. Prohibiting moves by senior staff between infrastructure managers and transport undertakings in related undertakings would also constrain those firms and their staff disproportionately. It is furthermore impracticable, too, since considerable know-how and many years' professional experience would be lost as a result.

The regions frequently report problems with coordinating ticketing schemes between railway undertakings and competent local authorities, especially at stations operated by established railway undertakings. A harmonised ticketing scheme in a competitive market is conducive to market opening. Mandatory participation in a national information scheme can make public transport more attractive. Local and regional authorities must be involved in such schemes.

AMANDMANI

Odbor za regionalni razvoj poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u svoje izvješće uključi sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javne usluge. Države članice trebale bi imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to ugrožava ekonomsku ravnotežu tih ugovora o javnim uslugama i ako je

Izmjena

(14) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika može imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javne usluge. Države članice trebale bi imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako to ugrožava ekonomsku ravnotežu *ili kvalitetu usluge* tih ugovora o javnim

odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

uslugama i ako je odgovarajuće regulatorno tijelo to odobrilo.

Amandman 2

Prijedlog Direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.a) Kako bi se utvrdilo utječe li slobodan pristup uslugama na istoj mreži na kvalitetu ugovora o javnim uslugama, regulatorna tijela trebala bi uzeti u obzir činitelje kao što su učinci na mrežu, kontinuitet veza i hitnoća.

Amandman 3

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka 3. Direktiva 2012/34/EU Članak 7. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1a. Vertikalno povezana poduzeća koja sudjeluju u specifičnim investicijskim projektima u skladu s člankom 32. stavkom 3. ove Direktive i čije su usluge u izravnoj konkurenciji s drugim oblicima prijevoza ne podliježu članku 7. i članku 7.a do 7.c.

Justification

Article 7 and Articles 7a to 7c should not apply to ‘specific investment projects’ which only provide a return in the very long term.

Amandman 4

Prijedlog Direktive Članak 1. – točka 4. Direktiva 2012/34/EU Članak 7.a – stavak 3.

3. Prihodi upravitelja infrastrukture ne smiju se koristiti za financiranje drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća nego samo za financiranje poslovanja upravitelja infrastrukture i za plaćanje dividendi konačnom vlasniku vertikalno povezanog poduzeća. Upravitelj infrastrukture ne smije odobravati zajmove bilo kojim drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i bilo koji drugi pravni subjekt unutar vertikalno povezanog poduzeća ne smije odobravati zajmove upravitelju infrastrukture. Sve usluge koje upravitelju infrastrukture pružaju drugi pravni subjekti temelje se na ugovorima i plaćaju se po tržišnoj cijeni. Dug koji se pripisuje upravitelju infrastrukture jasno se odvaja od duga koji se pripisuje drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i ti se dugovi otplaćuju odvojeno. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog društva vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovih odredbi i omogućuju odvojeni financijski ciklusi za upravitelja infrastrukture i za druge pravne subjekte unutar vertikalno povezanog društva.

3. Prihodi upravitelja infrastrukture ne smiju se koristiti za financiranje drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, nego samo za financiranje poslovanja upravitelja infrastrukture i za plaćanje **primjerenih** dividendi konačnom vlasniku vertikalno povezanog poduzeća. **Zabranjen je prijenos dobiti.** Upravitelj infrastrukture ne smije odobravati zajmove bilo kojim drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i bilo koji drugi pravni subjekt unutar vertikalno povezanog poduzeća ne smije odobravati zajmove upravitelju infrastrukture. Sve usluge koje upravitelju infrastrukture pružaju drugi pravni subjekti temelje se na ugovorima i plaćaju se po tržišnoj cijeni. Dug koji se pripisuje upravitelju infrastrukture jasno se odvaja od duga koji se pripisuje drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća i ti se dugovi otplaćuju odvojeno. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog društva vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovih odredbi i omogućuju odvojeni financijski ciklusi za upravitelja infrastrukture i za druge pravne subjekte unutar vertikalno povezanog društva.

Justification

The profit transfer ban should be worded even more clearly. The scale of any dividends remaining payable should be regulated. Dividend payments which are tantamount to profit transfers should not be permissible.

Amandman 5

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.b – stavak 3. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

3. Upravitelj infrastrukture ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika konačnih vlasnika vertikalno povezanog poduzeća.

Izmjena

3. Upravitelj infrastrukture ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika konačnih vlasnika vertikalno povezanog poduzeća ***i predstavnika nadležnih lokalnih i regionalnih tijela ako već nisu zastupljena u odboru.***

Justification

Local and regional authorities are key players in the railway system. They should therefore be part of the decision-taking and supervisory bodies of infrastructure managers, which, after all, have a natural monopoly position. They are the link between operators and end users and are well aware of those users' needs.

Amandman 6

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.b – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Upravitelj infrastrukture ima svoje osoblje i nalazi se u prostorijama koje su odvojene od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Kako bi se osigurala neovisnost upravitelja infrastrukture, pristup informacijskim sustavima zaštićen je. Unutarnjim pravilima ili ugovorima o zapošljavanju osoblja kontakti s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća jasno se ograničavaju na službenu komunikaciju povezanu s funkcijama koje obavlja upravitelj infrastrukture, a koje također obavlja u vezi s drugim željezničkim prijevoznicima izvan vertikalno povezanog poduzeća. Prijenosi osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, osim prijenosa iz točke (c), mogući su ***samo ako se može osigurati da među***

Izmjena

5. Upravitelj infrastrukture ima svoje osoblje i nalazi se u prostorijama koje su odvojene od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Kako bi se osigurala neovisnost upravitelja infrastrukture, pristup informacijskim sustavima zaštićen je. Unutarnjim pravilima ili ugovorima o zapošljavanju osoblja kontakti s drugim pravnim subjektima unutar vertikalno povezanog poduzeća jasno se ograničavaju na službenu komunikaciju povezanu s funkcijama koje obavlja upravitelj infrastrukture, a koje također obavlja u vezi s drugim željezničkim prijevoznicima izvan vertikalno povezanog poduzeća. Prijenosi osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća, osim prijenosa iz točke (c), mogući su. ***No dotično je osoblje u skladu s običajima***

njima neće doći do razmjene osjetljivih informacija.

trgovinskog prava obvezno čuvati profesionalne tajne koje se odnose na raniju djelatnost.

Justification

So extensive a restriction on the internal mobility of a firm's staff is disproportionate and constitutionally questionable. Cooling-off periods and other information barriers are sufficient to prevent sensitive information from being taken from one subsidiary to another. If this restriction were maintained, there would be a considerable loss of know-how and professional experience.

Amandman 7

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.b – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

7. Članovi nadzornih ili upravnih odbora i rukovodeće osoblje upravitelja infrastrukture nemaju interesa niti izravne ili neizravne financijske koristi od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Elementi njihove naknade koji su povezani s uspješnošću ne ovise o poslovnim rezultatima bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća ili bilo kojih drugih pravnih subjekata koje to poduzeće nadzire, nego isključivo o poslovnim rezultatima upravitelja infrastrukture.

Izmjena

7. Članovi nadzornih ili upravnih odbora i rukovodeće osoblje upravitelja infrastrukture, ***kao i njegovi zaposlenici koji imaju pristup povjerljivim informacijama***, nemaju interesa niti izravne ili neizravne financijske koristi od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća. Elementi njihove naknade koji su povezani s uspješnošću ne ovise o poslovnim rezultatima bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno povezanog poduzeća ili bilo kojih drugih pravnih subjekata koje to poduzeće nadzire, nego isključivo o poslovnim rezultatima upravitelja infrastrukture.

Amandman 8

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija ima pravo od države članice u kojem vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan u razumnom roku tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije. Komisija se savjetuje s regulatornim tijelom ili tijelima o kojima je riječ i, ako je to primjereno, s mrežom regulatornih tijela iz članka 57.

Izmjena

2. Komisija ima pravo od države članice u kojem vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan u razumnom roku tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije. Komisija se savjetuje s regulatornim tijelom ili tijelima o kojima je riječ, **odgovarajućim nadležnim tijelima** i, ako je to primjereno, s mrežom regulatornih tijela iz članka 57.

Justification

In accordance with the subsidiarity principle, and given what the railway system really is, there must be local-level involvement.

Amandman 9

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.c – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Države članice mogu ograničiti prava pristupa iz članka 10. željezničkim prijevoznicima koji su dio vertikalno povezanog poduzeća kojem pripada upravitelj infrastrukture o kojem je riječ ako Komisija obavijesti države članice da nije podnesen zahtjev u skladu sa stavkom 1. ili da ga Komisija tek treba proučiti ili ako u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. odluči da:

(a) na zahtjev Komisije za dostavu informacija u skladu sa stavkom 2. nije se primjereno odgovorilo, ili

(b) upravitelj infrastrukture o kojem je riječ ne ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima 7.a. i 7.b., ili

(c) provedba zahtjeva iz članaka 7. a. i 7.b. nije dostatna kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve

Izmjena

Briše se.

**željezničke prijevoznike i izbjeglo
narušavanje tržišnog natjecanja u državi
članici u kojoj upravitelj infrastrukture o
kojem je riječ ima poslovni nastan.**

Justification

As is customary legal practice, penalties should not apply if no request for an independence review has been made or if the Commission has not yet taken a decision on a request. It is disproportionate that suspicion of a breach of the rules is sufficient. Where there was a lack of information, the arrangements customarily used in Treaty infringement proceedings would be sufficient. Immediate debarring of an undertaking, on suspicion, would penalise it before the event and, ultimately, would harm competition.

Amandman 10

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore. Članovi tog odbora mogu biti barem upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te, **kad je to relevantno**, tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici država članica i regulatorno tijelo o kojem je riječ pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Izmjena

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore. Članovi tog odbora mogu biti barem upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika, **predstavnici željezničkih radnika** te **relevantna** tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici država članica i regulatorno tijelo o kojem je riječ pozivaju se na sastanke koordinacijskog odbora u svojstvu promatrača.

Justification

Regional and local authorities are important transport policy players and, as such, must be involved systematically (and not only 'where relevant'). They must therefore be members of the coordination committee.

Amandman 11

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.d – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Koordinacijski odbor sastavlja poslovnik koji posebno uključuje pravila o sudjelovanju na sastancima i njihovoj učestalosti (najmanje jednom u tri mjeseca). Izvješće o raspravama koordinacijskog odbora u kojem su naznačena stajališta članova odbora svake se godine podnosi upravitelju infrastrukture, državi članici, regulatornom tijelu o kojem je riječ i Komisiji.

Izmjena

3. Koordinacijski odbor sastavlja poslovnik koji posebno uključuje pravila o sudjelovanju na sastancima i njihovoj učestalosti (najmanje jednom u tri mjeseca) ***kao i pravila o redovitim savjetovanjima (koja se trebaju održati najmanje jednom godišnje) s predstavnicima korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika.*** Izvješće o raspravama koordinacijskog odbora u kojem su naznačena stajališta članova odbora svake se godine podnosi upravitelju infrastrukture, državi članici, regulatornom tijelu o kojem je riječ i Komisiji.

Amandman 12

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.d – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Upravitelj infrastrukture imenuje među svojim zaposlenicima predstavnika koji je zadužen za odnose s lokalnim i regionalnim vlastima. Predstavnik mora biti sposoban odgovoriti na upite lokalnog ili regionalnog tijela vlasti u ime upravitelja infrastrukture u roku od pet dana.

Justification

Alongside enhanced powers for infrastructure managers, they must have more responsibility

at international level, via the infrastructure manager network, but also at local level. The representative, acting as a central contact point for local and regional authorities, must be in a position to answer queries promptly.

Amandman 13

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 7.e – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice **osiguravaju** da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži za razvoj željezničke infrastrukture Unije, posebno kako bi se osigurala pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući ključne koridore mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 i provedba plana za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU.

Izmjena

1. Države članice **u roku od dvije godine nakon provedbe ove Direktive zahtijevaju** da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži za razvoj željezničke infrastrukture Unije, posebno kako bi se osigurala pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući ključne koridore mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 i provedba plana za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU **te učinkovitost regionalne prekogranične suradnje u željezničkom prijevozu.**

Justification

The European Network of Infrastructure Managers will make it possible to tackle cross-border transport operation problems at the right level. Local authorities must also be involved.

Amandman 14

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 4.

Direktiva 2012/34/EZ

Članak 7.e – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija može donijeti mjere kojima se određuju zajednička načela i prakse mreže, posebno kako bi se osigurala dosljedna analiza i usporedba rezultata, te postupci koje treba slijediti pri suradnji u mreži. Te se mjere donose provedbenim aktom u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 3.”

Izmjena

Komisija može, *ako je potrebno, izraditi zakonodavne prijedloge u cilju unapređenja suradnje između upravitelja infrastruktura koji su članovi mreže.*

Amandman 15

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka a

Direktiva 2012/34/EU

Članak 11. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

‘1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. uslugama željezničkog putničkog prijevoza između određenog polazišta i određenog odredišta ako bi se jednim ili više ugovora o obavljanju javne usluge ugrozila ekonomska ravnoteža navedenog ili navedenih ugovora o obavljanju javne usluge.

Izmjena

‘1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa iz članka 10. stavka 2. Uslugama željezničkog putničkog prijevoza između određenog polazišta i određenog odredišta ako bi se jednim ili više ugovora o obavljanju javne usluge ugrozila ekonomska ravnoteža navedenog ili navedenih ugovora o obavljanju javne usluge *ili narušila kvaliteta pružene usluge.*

Amandman 16

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 6. – podtočka b

Direktiva 2012/34/EU

Članak 11. – stavak 2. – podstavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće

Izmjena

Kako bi se utvrdilo bi li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge mogla biti ugrožena, odgovarajuće

regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode objektivnu ekonomsku analizu i odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija. To utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od **jednog** mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijele sljedeće strane:

regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. provode objektivnu ekonomsku analizu i odlučuju na temelju unaprijed određenih kriterija, **uzimajući u obzir kumulativni učinak usluge koja se pruža pod uvjetima slobodnog pristupa**. To utvrđuju po primitku zahtjeva koji su im u roku od **dva** mjeseca od obavijesti o predviđenoj usluzi putničkog prijevoza iz članka 38. stavka 4. podnijele sljedeće strane:

Amandman 17

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 7.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 13.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice **mog**u od željezničkih prijevoznika **zatražiti** da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu **za izdavanje** karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili **odlučiti** ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. **Ako se** uspostavi **takav sustav**, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih **poduzetnika** te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.

Izmjena

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice **traže** od željezničkih prijevoznika **koji pružaju usluge domaćeg prijevoza putnika** da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu **izdavanja** karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili **odlučuju** ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. **Pri** uspostavi **takvog sustava** države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuje poremećaje tržišta ili pravi razlika između željezničkih **prijevoznika** te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza. **Predstavnici lokalnih i regionalnih tijela sastavni su dio ove pravne osobe ili udruženja i u potpunosti sudjeluju u donošenju odluka.**

Justification

The regions frequently report problems with ticketing schemes at stations operated by established railway undertakings. The aim of the regions is to harmonise ticketing schemes in a competitive market. Mandatory participation in a national information scheme can help to make public transport more attractive. Local authorities must be involved in the bodies

managing the scheme.

Amandman 18

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.

Direktiva 2012/34/EU

Članak 38. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

'4. Ako podnositelj zahtjeva radi pružanja usluga putničkog prijevoza namjerava zatražiti infrastrukturni kapacitet, o tome obavještava upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela o kojima je riječ najmanje **18** mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se zahtjev za kapacitet odnosi. Kako bi regulatorna tijela o kojima je riječ mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge, regulatora tijela osiguravaju da su o tome bez odlaganja u roku od najviše pet dana obaviješteni nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o obavljanju javne usluge dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na toj trasi, bilo koje drugo nadležno tijelo koje u skladu s člankom 11. ima pravo ograničavanja pristupa i bilo koji željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge na trasi te usluge putničkog prijevoza.

Izmjena

'4. Ako podnositelj zahtjeva radi pružanja usluga putničkog prijevoza namjerava zatražiti infrastrukturni kapacitet, o tome obavještava upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela o kojima je riječ najmanje **12** mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se zahtjev za kapacitet odnosi. Kako bi regulatorna tijela o kojima je riječ mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge, regulatora tijela osiguravaju da su o tome bez odlaganja u roku od najviše pet dana obaviješteni nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o obavljanju javne usluge dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na toj trasi, bilo koje drugo nadležno tijelo koje u skladu s člankom 11. ima pravo ograničavanja pristupa i bilo koji željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javne usluge na trasi te usluge putničkog prijevoza.

Amandman 19

Prijedlog Direktive

Članak 1. – točka 8.a (nova)

Direktiva 2012/34/EU

Članak 56. – stavak 1. – točke h i i (nove)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8.a U članku 56. stavku 1. dodaju se sljedeće točke:

(h) planirani radovi na održavanju;
(i) neplanirani radovi na održavanju;

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom
Referentni dokumenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 7.2.2013
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	REGI 7.2.2013
Izjavitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Joachim Zeller 19.2.2013
Datum usvajanja	14.10.2013
Rezultat konačnog glasovanja	+: 29 –: 0 0: 3
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	Edvard Kožušnik, Ivana Maletić

POSTUPAK

Naslov	Izmjena Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom			
Referentni dokumenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Datum podnošenja EP-u	30.1.2013			
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 7.2.2013			
Odbor(i) čije se mišljenje traži Datum objave na plenarnoj sjednici	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Odbori koji nisu dali mišljenje Datum odluke	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Izvjestitelj(i) Datum imenovanja	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Razmatranje u odboru	8.7.2013	14.10.2013		
Datum usvajanja	17.12.2013			
Rezultat konačnog glasovanja	+: –: 0:	27 12 6		
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérîbi			
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	Ivo Strejček			
Datum podnošenja	21.1.2014			