



Dokument na rokovanie

A9-0069/2024

5.3.2024

*****I**
SPRÁVA

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Tilly Metz

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú hrubou kurzívou v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú hrubou kurzívou v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje hrubou kurzívou v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú hrubou kurzívou. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí hrubou kurzívou a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	4
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	129
PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY, KTORÉ SPRAVODAJCOVI POSKYTLI INFORMÁCIE.....	131
POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU.....	132
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE.....	133

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Riadny legislatívny postup prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu [COM(2023)443],
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0304/2023),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 25. októbra 2023¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z [...]²,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0069/2024),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ [Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. / Zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku].

² [Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. / Zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku].

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) V oznámení o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu¹⁵ sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu úijného dopravného systému k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Uvádza sa v ňom, že železničná nákladná doprava by sa mala do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy by sa mal do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť, zatiaľ čo pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie by mala byť do roku 2030 uhlíkovo neutrálna. Na dosiahnutie týchto cieľov sa železničná doprava musí stať atraktívnejšou z hľadiska cenovej dostupnosti, spoľahlivosti a *služieb* lepšie *prispôsobených* potrebám cestujúcich a *nákladným* prepravcov.

¹⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2 a (nové)

Pozmeňujúci návrh

(2) V oznámení o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu¹⁵ sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu úijného dopravného systému k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Uvádza sa v ňom, že železničná nákladná doprava by sa mala do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy by sa mal do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť, zatiaľ čo pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie by mala byť do roku 2030 uhlíkovo neutrálna. Na dosiahnutie týchto cieľov sa železničná doprava musí stať atraktívnejšou z hľadiska cenovej dostupnosti, spoľahlivosti a *prístupnosti a služby musia byť* lepšie *prispôsobené* potrebám cestujúcich a *nákladných* prepravcov.

¹⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020.

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2a) *Základným cieľom tohto nariadenia je zvýšiť využívanie železničnej infraštruktúry, a tým zvýšiť podiel železničnej dopravy. Toto nariadenie však nemôže samo osebe riešiť ciele Únie v oblasti dekarbonizácie a prechodu na iné druhy dopravy. Členské štáty a Komisia by mali pokračovať v práci na mnohých ďalších prvkoch, ktoré môžu pomôcť ďalej zvyšovať kapacitu železničnej infraštruktúry a dopravnú kapacitu, ako sú zoskupovanie vlakových trás, harmonizácia rýchlostí, efektívne prestupovanie cestujúcich, využívanie dlhších vlakov s väčším zaťažením nápravy, zavedenie harmonizovaného ERTMS v celej Európe, ako aj automatická prevádzka vlaku.*

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 2 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2b) *Je dôležité zaoberať sa efektívnosťou železničnej dopravy s cieľom zlepšiť multimodálny konkurenčný aspekt medzi rôznymi druhmi dopravy, aby sa uľahčil rozsiahly prechod z jedného druhu dopravy na druhý a aby sa dosiahli ciele stanovené v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Preto by sa mali zvážiť aj ďalšie opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, ako sú nižšie poplatky za prístup na trať. Vzhľadom na zvýšený dopyt po železničnej kapacite zo strany služieb osobnej aj nákladnej dopravy budú potrebné aj investície na realizáciu uvedených opatrení na zvýšenie kapacity.*

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 2 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2d) Na dosiahnutie cieľov v oblasti prechodu na železničnú dopravu na úrovni EÚ je potrebné stanoviť vnútroštátne ciele, ktoré budú založené na konkrétnych národných plánoch vypracovaných členskými štátmi na základe prístupu zdola nahor.

Odôvodnenie

Bez národných plánov, ktoré by spoločne prispievali k celkovým cieľom EÚ, zostanú tieto ciele len ambíciou bez realistických konkrétnych plánov, ktoré by bolo možné monitorovať a v prípade potreby upravovať.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) **Kapacita** železničnej infraštruktúry a riadenie dopravy sú zásadné pre dobré fungovanie železničného sektora. Prevádzkovanie služieb železničnej dopravy si vyžaduje starostlivé plánovanie a koordináciu, aby vlaky s veľmi odlišnými vlastnosťami, ako je rýchlosť a brzdná dráha, mohli bezpečne využívať tie isté trate. Optimálne riadenie kapacity vytvára viac príležitostí pre služby železničnej dopravy a zvyšuje ich spoľahlivosť. Toto nariadenie by malo manažérom infraštruktúry poskytnúť dostatočnú flexibilitu na účinné riadenie kapacity a zároveň zabezpečiť nediskriminačný prístup ku všetkým železničným podnikom, pokiaľ ide o ich prístup k sieti.

(5) **Riadenie kapacity** železničnej infraštruktúry a riadenie **železničnej** dopravy sú zásadné pre dobré fungovanie železničného sektora. Prevádzkovanie služieb železničnej dopravy si vyžaduje starostlivé plánovanie a koordináciu, aby vlaky s veľmi odlišnými vlastnosťami, ako je rýchlosť a brzdná dráha, mohli bezpečne využívať tie isté trate. Optimálne riadenie kapacity vytvára viac príležitostí pre služby železničnej dopravy a zvyšuje ich spoľahlivosť, **čo je mimoriadne dôležitá požiadavka, pokiaľ ide o rastúci trh s nočnými vlakmi, ako aj ambície presunúť tovar na železničnú nákladnú dopravu.** Toto nariadenie by malo manažérom infraštruktúry poskytnúť dostatočnú flexibilitu na účinné riadenie kapacity a zároveň zabezpečiť nediskriminačný

prístup ku všetkým železničným podnikom, pokiaľ ide o ich prístup k sieti.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) V smernici 2012/34/EÚ sa uznáva právo členských štátov neuplatňovať pravidlá prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry na určité časti železničnej siete alebo na určité služby železničnej dopravy, pokiaľ by takéto vylúčenie z rozsahu pôsobnosti práva Únie nemalo vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Tieto vylúčenia by *sa* mali naďalej uplatňovať a členské štáty by si mali aj v súvislosti s týmto nariadením ponechať právo požiadať o takéto vylúčenia v budúcnosti.

Pozmeňujúci návrh

(6) V smernici 2012/34/EÚ sa uznáva právo členských štátov neuplatňovať pravidlá prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry na určité časti železničnej siete alebo na určité služby železničnej dopravy, pokiaľ by takéto vylúčenie z rozsahu pôsobnosti práva Únie nemalo vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Tieto vylúčenia by ***síce mali byť prísne obmedzené, ale*** mali ***by sa*** naďalej uplatňovať a členské štáty by si mali aj v súvislosti s týmto nariadením ponechať právo požiadať o takéto vylúčenia v budúcnosti.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

(7) Pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by mali ***lepšie odrážať*** potreby všetkých segmentov železničného trhu. Mali by zohľadňovať najmä potrebu dlhodobej stability dostupnej kapacity pre služby osobnej dopravy a krátkodobej flexibility nákladnej dopravy s cieľom reagovať na dopyt na trhu. Proces riadenia kapacity by preto už nemal mať ročné zameranie, ale mal by byť usporiadaný do troch po sebe nasledujúcich fáz: strategické plánovanie kapacít, plánovanie služieb železničnej

Pozmeňujúci návrh

(7) Pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by mali ***zohľadňovať a splňať*** potreby všetkých segmentov železničného trhu ***bez diskriminácie***. Mali by zohľadňovať najmä potrebu dlhodobej stability dostupnej kapacity pre služby osobnej dopravy a krátkodobej flexibility nákladnej dopravy s cieľom reagovať na dopyt na trhu. Proces riadenia kapacity by preto už nemal mať ročné zameranie, ale mal by byť usporiadaný do troch po sebe nasledujúcich fáz: strategické plánovanie kapacít,

dopravy a pridelovanie kapacity, prispôsobenie a zmeny plánovania kapacity. Zavedenie lepšie vymedzených a štruktúrovaných fáz, ktoré v rámci riadenia kapacity umožňujú dlhodobé plánovanie a krátkodobé prispôsobenie, by bolo prínosom najmä pre služby, ktoré sa ťažšie plánujú vopred alebo sú organizačne zložitejšie, ako sú napríklad nákladné vlaky a cezhraničné osobné vlaky.

plánovanie služieb železničnej dopravy a pridelovanie kapacity, prispôsobenie a zmeny plánovania kapacity. Zavedenie lepšie vymedzených a štruktúrovaných fáz, ktoré v rámci riadenia kapacity umožňujú dlhodobé plánovanie a krátkodobé prispôsobenie, by bolo prínosom najmä pre služby, ktoré sa ťažšie plánujú vopred alebo sú organizačne zložitejšie, ako sú napríklad nákladné vlaky a cezhraničné osobné vlaky **vrátane nočných vlakov**.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) Čoraz väčšia časť železničnej siete Únie je buď úplne alebo takmer preťažená a nedokáže uspokojiť potreby všetkých žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a podporiť ďalší rast objemu železničnej dopravy. Očakáva sa, že rozvoj a digitalizácia infraštruktúry v súlade s technickou špecifikáciou interoperability vypracovanou podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, najmä Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), povedie v strednodobom až dlhodobom horizonte k zvýšeniu dostupnej kapacity. Manažéri infraštruktúry však budú musieť stanoviť priority pre využívanie preťažených úsekov. Bez toho, aby boli dotknuté všeobecné zásady priority stanovené členskými štátmi v rámci pridelovania kapacity infraštruktúry, by manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o prioritách mali používať transparentné a harmonizované metodiky na objasnenie toho, ako boli zohľadnené sociálne, hospodárske a environmentálne faktory a ako ovplyvňujú ich rozhodnutie.

Pozmeňujúci návrh

(8) Čoraz väčšia časť železničnej siete Únie je buď úplne alebo takmer preťažená a nedokáže uspokojiť potreby všetkých žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a podporiť ďalší rast objemu železničnej dopravy. Očakáva sa, že rozvoj a digitalizácia infraštruktúry v súlade s technickou špecifikáciou interoperability vypracovanou podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, najmä Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), povedie v strednodobom až dlhodobom horizonte k zvýšeniu dostupnej kapacity. Manažéri infraštruktúry však budú musieť stanoviť priority pre využívanie preťažených úsekov. Bez toho, aby boli dotknuté všeobecné zásady priority stanovené členskými štátmi v rámci pridelovania kapacity infraštruktúry, by manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o prioritách mali používať transparentné a harmonizované metodiky na objasnenie toho, ako boli zohľadnené sociálne, hospodárske a environmentálne faktory a ako ovplyvňujú ich rozhodnutie. **Tieto sociálno-ekonomické a environmentálne kritériá by mali vychádzať z akceptovaných metód a najlepších**

dostupných poznatkov. Komisia by preto mala byť splnomocnená prijať delegovaný akt, v ktorom sa stanovia postupy, kritériá a metodiky. Pri príprave uvedeného delegovaného aktu by Komisia mala spolupracovať s Európskou sieťou manažérov infraštruktúry (ENIM) a Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA) zriadenou nariadením (EÚ) 2016/796^{1a}.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8a) Existujúca kapacita železničnej infraštruktúry nie je dostatočná na dosiahnutie cieľov Únie týkajúcich sa prechodu na železničnú dopravu do roku 2030 a 2050. V rokoch 1990 až 2021 sa železničná sieť v Únii v skutočnosti zmenšila o viac ako 12 000 km. Dosiahnutie cieľov Únie v oblasti prechodu na iné druhy dopravy závisí predovšetkým od zvýšenia efektívnosti železničnej dopravy a posilnenia železničnej kapacity, čo si vyžaduje investície do údržby, obnovy a novej výstavby železničnej infraštruktúry. To zahŕňa využívanie vnútroštátnych rozpočtov, Nástroja na prepájanie Európy (NPE) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153^{1a} a súkromných investícií na riešenie kľúčových chýbajúcich prepojení a zmiernenie prekážok, ako aj získanie primeranej úrovne financovania údržby.

Členské štáty by mali najmä zabrániť zhoršovaniu stavu železničnej infraštruktúry a minimalizovať vplyv možných obmedzení kapacity zabezpečením primeraného, stabilného a včasného dlhodobého financovania prostredníctvom viacročných dohôd o výsledkoch, ktoré by sa mali uzavrieť medzi členským štátom a manažérom infraštruktúry na obdobie najmenej piatich rokov.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38).

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) Strategické plánovanie kapacity by malo zlepšiť využívanie železničnej infraštruktúry predvídaním dopytu po službách železničnej dopravy a zohľadnením plánovaného vývoja, obnovy a údržby infraštruktúry. Malo by zabezpečiť pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry tak, aby sa maximalizovala hodnota služieb železničnej dopravy pre spoločnosť. Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť, aby strategické plánovanie poskytovalo čo najviac podrobností o dostupnej kapacite a aby bolo základom pre pridelovanie kapacity.

Pozmeňujúci návrh

(9) Strategické plánovanie kapacity by malo zlepšiť využívanie železničnej infraštruktúry predvídaním dopytu po službách železničnej dopravy a zohľadnením plánovaného vývoja, obnovy a údržby infraštruktúry. Malo by zabezpečiť pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry tak, aby sa maximalizovala hodnota služieb železničnej dopravy pre spoločnosť, **pričom sa zohľadnia sociálno-ekonomické a environmentálne vplyvy.** Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť, aby strategické plánovanie poskytovalo čo najviac podrobností o dostupnej kapacite a aby bolo základom pre pridelovanie kapacity. **Počas strategického plánovania by sa malo konzultovať so žiadateľmi, s Európskou železničnou platformou (ERP), so zákazníkmi služieb železničnej dopravy a s**

ich združeniami, s orgánmi verejnej moci Únie a vnútroštátnymi orgánmi verejnej moci, ktorí by mali mať možnosť prispieť k štúdii s názvom „Analýza očakávaného vývoja na dopravnom trhu“, ako sa uvádza v článku 15, a predložiť nezávislé pripomienky k zisteniam.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Manažéri infraštruktúry by pri pridelovaní kapacity mali dodržiavať strategické plány ponuky kapacity a zároveň zabezpečiť, aby sa kapacita pridelovala spravodlivo a nediskriminačne, v súlade s dopytom na trhu. **Niektoré žiadosti** o kapacitu preto môžu byť zamietnuté a plán ponuky kapacity sa musí pravidelne aktualizovať tak, aby odrážal skutočný dopyt.

Pozmeňujúci návrh

(11) Manažéri infraštruktúry by pri pridelovaní kapacity mali dodržiavať strategické plány ponuky kapacity a zároveň zabezpečiť, aby sa kapacita pridelovala spravodlivo a nediskriminačne, v súlade s dopytom na trhu. **V prípade niektorých žiadostí** o kapacitu preto **možno ponúknuť alternatívnu kapacitu alebo, ak nie je iná možnosť**, môžu byť zamietnuté a plán ponuky kapacity sa musí pravidelne aktualizovať tak, aby odrážal skutočný dopyt.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 11 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11a) Na viacerých vnútroštátnych železničných trhoch je manažér infraštruktúry súčasťou vertikálne integrovanej holdingovej spoločnosti s jedným alebo viacerými prevádzkovateľmi osobnej a nákladnej dopravy. Pri pridelovaní kapacity týmto železničným podnikom je pre riadne fungovanie trhu mimoriadne dôležité, aby sa kapacita pridelovala spravodlivým, primeraným a nediskriminačným spôsobom.

Predovšetkým by sa citlivé informácie, ktoré sa vymieňajú s manažérom infraštruktúry v rámci procesu pridelovania kapacity, mali považovať za dôverné.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Rôzne segmenty železničného trhu majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby ich zahrnuli do cestovného poriadku, teda do ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, a nemusia vyhovovať ani ročnému harmonogramu. Manažéri infraštruktúry by preto mali byť schopní ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, sú organizované v relatívne krátkom čase, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a môžu premávať opakovane počas obdobia, ktoré sa nemusí zhodovať s obdobím platnosti cestovného poriadku.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12) Rôzne segmenty železničného trhu majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby ich zahrnuli do cestovného poriadku, teda do ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, a nemusia vyhovovať ani ročnému harmonogramu. Manažéri infraštruktúry by preto mali byť schopní ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, sú organizované v relatívne krátkom čase, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a môžu premávať opakovane počas obdobia, ktoré sa nemusí zhodovať s obdobím platnosti cestovného poriadku.

Tento typ ponuky kapacity by sa mohol ponúkať aj ako balík minimálnych vopred vypočítaných nerezervovaných vlakových trás, ktoré sa potom môžu prideliť s krátkym časovým predstihom.

Pozmeňujúci návrh

(12a) V členských štátoch sa používajú

rôzne postupy plánovania cestovných poriadkov a tieto koncepcie by sa mali zohľadniť pri strategickom plánovaní kapacít. Tieto postupy si vyžadujú väčšiu cezhraničnú koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, najmä ak manažér infraštruktúry vopred plánuje kapacitu pomocou integrovaných taktových časových poriadkov.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Úloha európskej siete manažérov infraštruktúry by sa mala náležite posilniť, aby sa mohla poveriť vypracovaním usmernení pre harmonizované vykonávanie tohto nariadenia o postupoch a metodikách riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. Európska sieť manažérov infraštruktúry by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti.

Pozmeňujúci návrh

(14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Úloha európskej siete manažérov infraštruktúry by sa mala náležite posilniť, aby sa mohla poveriť vypracovaním usmernení pre harmonizované vykonávanie tohto nariadenia o postupoch a metodikách riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. Európska sieť manažérov infraštruktúry by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. ***Pri vypracúvaní týchto európskych rámcov by sa malo konzultovať aj so železničnými podnikmi, žiadateľmi a inými subjektmi***

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Európske rámce vypracované európskou sieťou manažérov infraštruktúry by mali poskytovať usmernenia, ktoré by manažéri infraštruktúry mali dôsledne dodržiavať, pričom by zodpovedali za vlastné prevádzkové rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry by mali odôvodniť každú odchýlku od rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry. Týmto prístupom sa má dosiahnuť rovnováha medzi potrebami koordinácie a uplatňovania harmonizovaných prístupov v jednotnom európskom železničnom priestore a potrebou prispôbiť postupy a metodiky osobitným okolnostiam daných geografických oblastí. Komisia by mala po piatich rokoch uplatňovania tohto nariadenia posúdiť, či stav konvergenie postupov a metodík a účinnosť koordinačného procesu medzi manažermi infraštruktúry, ako aj všeobecný pokrok smerom k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru vyžadujú zavedenie sekundárnych právnych predpisov, ktoré by nahradili prvky európskych rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15 a (nové)

Pozmeňujúci návrh

(15) Európske rámce vypracované európskou sieťou manažérov infraštruktúry by mali poskytovať usmernenia, ktoré by manažéri infraštruktúry mali dôsledne dodržiavať, pričom by zodpovedali za vlastné prevádzkové rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry by mali odôvodniť každú odchýlku od rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry, **ktorá by sa mala povoliť len vo výnimočných prípadoch a mala by podliehať schváleniu vnútroštátnym železničným regulačným orgánom**. Týmto prístupom sa má dosiahnuť rovnováha medzi potrebami koordinácie a uplatňovania harmonizovaných prístupov v jednotnom európskom železničnom priestore a potrebou prispôbiť postupy a metodiky osobitným okolnostiam daných geografických oblastí. Komisia by mala po piatich rokoch uplatňovania tohto nariadenia posúdiť, či stav konvergenie postupov a metodík a účinnosť koordinačného procesu medzi manažermi infraštruktúry, ako aj všeobecný pokrok smerom k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru vyžadujú zavedenie sekundárnych právnych predpisov, ktoré by nahradili prvky európskych rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry.

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15a) *S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie európskej železničnej siete a posilniť cezhraničnú a viacsieťovú železničnú dopravu pre nákladnú aj osobnú dopravu by sa agentúre ERA mali prideliť nové úlohy. Agentúra ERA by mala pri plnení svojich nových úloh úzko spolupracovať so sieťou ENIM a koordinátorom siete.*

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 15 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15b) *Zdroje agentúry ERA sú vzhľadom na navrhované rozšírenie jej úloh a rozsah ambícií Únie v rámci tohto nariadenia nedostatočné. Finančné zdroje vyčlenené na vykonávanie úloh agentúry ERA podľa tohto nariadenia by sa preto mali čerpať z nepridelených rezerv v medziach stropov viacročného finančného rámca (VFR) alebo mobilizovať prostredníctvom netematických osobitných nástrojov VFR. Keďže v návrhu Komisie na revíziu VFR sa neposilnil rozpočet agentúry ERA, zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru nemôže byť vyrovnané kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava ani nemôže viesť k zníženiu financovania akýchkoľvek iných programov Únie.*

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 17

(17) Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžaduje nielen úzku spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry, ale aj silnú interakciu so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými stranami priamo zapojenými do železničnej a multimodálnej dopravy a logistických operácií. Preto treba zabezpečiť štruktúrovanú koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami.

(17) Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžaduje nielen úzku spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry, ale aj silnú interakciu so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými stranami priamo zapojenými do železničnej a multimodálnej dopravy a logistických operácií. Preto treba zabezpečiť štruktúrovanú koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami. ***Na posilnenie úlohy železničných podnikov a žiadateľov sa ako poradný orgán siete ENIM zriaďuje platforma ERP. Súčasťou platformy ERP môžu byť aj prevádzkovatelia servisných zariadení a terminálov, zainteresované strany v oblasti multimodálnej kapacity, ako sú námorné a vnútrozemské vodné prístavy, a vlastníci iných servisných zariadení súvisiacich so železničnou dopravou. Sieť ENIM by mala pred prípravou prijatia európskych rámcov pre riadenie kapacity, riadenie dopravy a riadenie výkonnosti konzultovať s platformou ERP. Platforma ERP by okrem toho mohla poskytnúť sieti ENIM bližší pohľad na vývoj na trhu a mohla by tiež vydávať stanoviská z vlastnej iniciatívy k akýmkoľvek návrhom alebo rozhodnutiam siete ENIM a agentúry ERA.***

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 18

(18) Spoľahlivosť služieb železničnej dopravy je pre zákazníkov jedným z najcennejších aspektov. Spoľahlivosť cestovných poriadkov je tiež rozhodujúcim aspektom pre hladké fungovanie železničného systému, ktorý sa vyznačuje

(18) Spoľahlivosť služieb železničnej dopravy je pre zákazníkov jedným z najcennejších aspektov ***a v neposlednom rade zásadnou požiadavkou pre opätovný rozvoj trhu nočných vlakov, na ktorom musia zákazníci a žiadatelia v***

silnými interakciami medzi službami a sieťovými externalitami. Odchýlky od cestovného poriadku by sa preto mali obmedziť na minimum. Okrem toho by sa mal zaviesť systém primeraných stimulov na podporu plnenia záväzkov zo strany manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných príslušných zainteresovaných strán. Tieto stimuly by mali byť hospodárskej aj nehospodárskej povahy.

dostatočnom predstihu viedieť, ako môžu svoje služby prevádzkovať. Spoločnosť cestovných poriadkov je tiež rozhodujúcim aspektom pre hladké fungovanie železničného systému, ktorý sa vyznačuje silnými interakciami medzi službami a sieťovými externalitami. Odchýlky od cestovného poriadku by sa preto mali obmedziť na minimum. Okrem toho by sa mal zaviesť systém primeraných stimulov na podporu plnenia záväzkov zo strany manažérov infraštruktúry, železničných podnikov, *prevádzkovateľov servisných zariadení* a iných príslušných zainteresovaných strán. Tieto stimuly by mali byť hospodárskej aj nehospodárskej povahy.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

(19) Nepretržité monitorovanie kvality železničnej infraštruktúry a dopravných služieb je predpokladom zlepšovania výkonnosti týchto služieb. Preto treba vytvoriť transparentný a objektívny systém ukazovateľov, ktorý poskytne spätnú väzbu k aspektom výkonnosti relevantným pre rôzne subjekty zainteresované na prevádzke a pre koncových zákazníkov služieb železničnej dopravy. Hlavnou funkciou takéhoto systému by malo byť monitorovanie plnenia záväzkov subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj priebežného vývoja výkonnosti pri zohľadnení rôznych okolností a charakteristík v odvetví železničnej dopravy. Pri zriadení takéhoto systému a analýze jeho výstupov by Komisia *mala* mať možnosť spoľahnúť sa na nezávislých expertov v podobe orgánu na preskúmanie výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré

Pozmeňujúci návrh

(19) Nepretržité monitorovanie kvality železničnej infraštruktúry a dopravných služieb je predpokladom zlepšovania výkonnosti týchto služieb. *Manažéri infraštruktúry by preto mali monitorovať a porovnávať výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy. Manažéri infraštruktúry by pri stanovovaní svojich vlastných výkonnostných cieľov v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ mali konzultovať s národnými regulačnými orgánmi, vnútroštátnymi ministerstvami a Komisiou s cieľom zabezpečiť, aby tieto ciele boli v súlade s cieľmi Únie v oblasti výkonnosti.* Treba *tiež* vytvoriť transparentný a objektívny systém ukazovateľov, ktorý poskytne spätnú väzbu k aspektom výkonnosti relevantným pre rôzne subjekty zainteresované na prevádzke a pre koncových zákazníkov služieb železničnej dopravy. Hlavnou funkciou takéhoto

ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia infraštruktúry.

systemu by malo byť monitorovanie plnenia záväzkov subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj priebežného vývoja výkonnosti pri zohľadnení rôznych okolností a charakteristík v odvetví železničnej dopravy. Pri zriadení takéhoto systému a analýze jeho výstupov by Komisia *a agentúra ERA mali* mať možnosť spoľahnúť sa na nezávislých expertov *s rozsiahlymi poznatkami o železničnom sektore* v podobe orgánu na preskúmanie výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii *a agentúre ERA* nezávislé *odborné* poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Odôvodnenie 20

Text predložený Komisiou

(20) S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore by manažéri infraštruktúry v úzkej spolupráci s Komisiou, orgánom na preskúmanie výkonnosti a príslušnými zainteresovanými stranami mali vytvoriť a vykonávať spoločný rámec na preskúmanie výkonnosti. Týmto rámcom by sa malo zabezpečiť, aby všetci manažéri infraštruktúry EÚ používali spoločné zásady a metodiky na meranie výkonnosti prostredníctvom dohodnutých ukazovateľov. Rámec by mal umožniť identifikáciu nedostatkov výkonnosti železničnej siete EÚ. Mal by zaistiť, aby manažéri infraštruktúry stanovili výkonnostné ciele tak, aby zohľadňovali osobitosti siete, ktorú riadia, ale zároveň zabezpečiť súdržnosť pri určovaní najrelevantnejších nedostatkov výkonnosti. Rámec by mal manažérom infraštruktúry

Pozmeňujúci návrh

(20) S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore by manažéri infraštruktúry v úzkej spolupráci s Komisiou, *agentúrou ERA*, orgánom na preskúmanie výkonnosti a príslušnými zainteresovanými stranami mali vytvoriť a vykonávať spoločný rámec na preskúmanie výkonnosti. Týmto rámcom by sa malo zabezpečiť, aby všetci manažéri infraštruktúry EÚ používali spoločné zásady a metodiky na meranie výkonnosti prostredníctvom dohodnutých ukazovateľov. Rámec by mal umožniť identifikáciu nedostatkov výkonnosti železničnej siete EÚ. Mal by zaistiť, aby manažéri infraštruktúry stanovili výkonnostné ciele tak, aby zohľadňovali osobitosti siete, ktorú riadia, ale zároveň zabezpečiť súdržnosť pri určovaní najrelevantnejších nedostatkov výkonnosti. Rámec by mal manažérom infraštruktúry

umožniť spoluprácu na úrovni EÚ pri určovaní opatrení na riešenie nedostatkov výkonnosti a sledovanie ich vplyvu. Manažéri infraštruktúry by mali tento rámec pravidelne preskúmať, aby spĺňal svoj účel, pričom by mali spolupracovať v rámci Európskej siete pre manažérov infraštruktúry a zohľadňovať stanovisko orgánu na preskúmanie výkonnosti a Komisie.

umožniť spoluprácu na úrovni EÚ, **a to aj v rámci agentúry ERA**, pri určovaní opatrení na riešenie nedostatkov výkonnosti a sledovanie ich vplyvu. Manažéri infraštruktúry by mali tento rámec pravidelne preskúmať, aby spĺňal svoj účel, pričom by mali spolupracovať **s agentúrou ERA** v rámci Európskej siete pre manažérov infraštruktúry a zohľadňovať stanovisko orgánu na preskúmanie výkonnosti a Komisie.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

(22) Železničné regulačné orgány by mali spolupracovať na úrovni Únie s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie regulačného rámca a jednotné zaobchádzanie so žiadateľmi v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Mali by tak robiť prostredníctvom Európskej siete železničných regulačných orgánov s cieľom vypracovať spoločné postupy pre prijímanie rozhodnutí v otázkach, na ktoré sú splnomocnené podľa tohto nariadenia. **Európska sieť železničných regulačných orgánov** by na tento účel mala vykonávať koordinačné úlohy a prijímať nezáväzné odporúčania a stanoviská, ktoré by nemali mať vplyv na právomoci železničných regulačných orgánov alebo manažérov infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh

(22) Železničné regulačné orgány by mali spolupracovať na úrovni Únie s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie regulačného rámca a jednotné zaobchádzanie so žiadateľmi v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Mali by tak robiť prostredníctvom Európskej siete železničných regulačných orgánov **(ENRRB)** s cieľom vypracovať spoločné postupy pre prijímanie rozhodnutí v otázkach, na ktoré sú splnomocnené podľa tohto nariadenia. Sieť **ENRRB** by na tento účel mala vykonávať koordinačné úlohy a prijímať nezáväzné odporúčania a stanoviská, ktoré by nemali mať vplyv na právomoci železničných regulačných orgánov alebo manažérov infraštruktúry. **Sieť ENRRB by mala overiť zlučiteľnosť európskych rámcov s regulačnými cieľmi nariadenia. Regulačný dohľad by mal byť navrhnutý tak, aby vnútroštátne rozhodnutia nemohli narušiť harmonizované postupy opísané v európskych rámcoch, pokiaľ sa v tomto nariadení nestanovuje inak.**

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

(23) Efektívne riadenie železničnej kapacity a dopravy si vyžaduje výmenu údajov a informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Táto výmena môže byť výrazne účinnejšia a efektívnejšia, ak sa bude vykonávať s podporou interoperabilných digitálnych nástrojov a, ak je to možné, automatizácie. Špecifikácie interoperability by sa preto mali prednostne implementovať a ďalej rozvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom a novými procesmi uvedenými v tomto nariadení.

Pozmeňujúci návrh

(23) Efektívne riadenie železničnej kapacity a dopravy si vyžaduje výmenu údajov a informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Táto výmena môže byť výrazne účinnejšia a efektívnejšia, ak sa bude vykonávať s podporou interoperabilných digitálnych nástrojov a, ak je to možné, automatizácie. Špecifikácie interoperability by sa preto mali prednostne implementovať a ďalej rozvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom a novými procesmi uvedenými v tomto nariadení. ***S cieľom zabezpečiť rýchly rozvoj a vykonávanie by Komisia mala byť splnomocnená prijať delegovaný akt týkajúci sa vykonávania a riadenia integrovaného digitálneho Európskeho systému riadenia železničnej dopravy. Keďže agentúra ERA je európskym systémovým orgánom pre telematické aplikácie, mala by byť úzko zapojená do vývoja a zavádzania digitálnych nástrojov uvedených v článku 62 tohto nariadenia s cieľom zabezpečiť, aby boli v súlade s TSI pre telematické aplikácie v zmysle vymedzenia v smernici (EÚ) 2016/797 a v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) 2016/796.***

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 23 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23a) Pracovníci majú zásadný význam pre efektívne fungovanie železničného sektora. Na to, aby boli služby

efektívnejšie a aby sa zvýšila ich kvalita, je nevyhnutná digitalizácia. Digitalizáciu a automatizáciu železničnej kapacity a riadenia dopravy musí sprevádzať rozvoj digitálnych zručností zamestnancov v tomto odvetví. Dodatočná odborná príprava a investície do rozširovania digitálnych kompetencií v súvislosti s novými digitálnymi požiadavkami majú umožniť pracovníkom prispôbiť sa a pozitívne prispievať k dobrému fungovaniu odvetvia prostredníctvom posilnenej komunikácie a schopnosti riešiť neočakávané udalosti.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia Odôvodnenie 29

Text predložený Komisiou

(29) V hodnotení ex-post nariadenia (EÚ) č. 913/2010²⁰ sa konštatovalo, že vplyv nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry pri riadení železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej siete by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, aby sa konsolidovali súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o pridelovaní kapacity by sa preto mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.

Pozmeňujúci návrh

(29) V hodnotení ex-post nariadenia (EÚ) č. 913/2010²⁰ sa konštatovalo, že vplyv nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry pri riadení železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej siete by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, aby sa konsolidovali súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o pridelovaní kapacity by sa preto mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.
Príslušné články nariadenia č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete by sa mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 29 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) Podobne by sa malo zabezpečiť zosúladenie s nasledujúcimi vykonávacími nariadeniami, pokiaľ ide o pravidlá pridelovania v servisných zariadeniach (vykonávacie nariadenie 2017/2177) a postupy a kritériá týkajúce sa rámcových dohôd (vykonávacie nariadenie 2016/545).

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 30

Text predložený Komisiou

(30) Vypracovanie cestovného poriadku si vyžaduje, aby sa prípravné činnosti uskutočnili v rokoch pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. Prechod z regulačného rámca stanoveného smernicou **2013/34/EÚ** a nariadením (EÚ) č. 913/2010 na regulačný rámec stanovený týmto nariadením preto znamená, že prípravy na cestovné poriadky podľa nového rámca by sa mali začať súbežne s uplatňovaním pravidiel súčasného rámca. V prechodnej fáze sa preto musí uplatňovať dvojité režim, pričom potrebné prípravné úkony pre daný cestovný poriadok by mali byť v súlade so zodpovedajúcim právnym rámcom. Rámcové dohody uzavreté podľa súčasného rámca by sa mali uplatňovať **aj počas prechodného obdobia v rámci nového režimu.**

Pozmeňujúci návrh

(30) Vypracovanie cestovného poriadku si vyžaduje, aby sa prípravné činnosti uskutočnili v rokoch pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. Prechod z regulačného rámca stanoveného smernicou **2012/34/EÚ** a nariadením (EÚ) č. 913/2010 na regulačný rámec stanovený týmto nariadením preto znamená, že prípravy na cestovné poriadky podľa nového rámca by sa mali začať súbežne s uplatňovaním pravidiel súčasného rámca. V prechodnej fáze sa preto musí uplatňovať dvojité režim, pričom potrebné prípravné úkony pre daný cestovný poriadok by mali byť v súlade so zodpovedajúcim právnym rámcom. Rámcové dohody uzavreté podľa súčasného rámca by sa mali uplatňovať **až do konca platnosti zmluvy.**

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 31

Text predložený Komisiou

(31) Podľa nového rámca by sa prípravné úkony pre cestovný poriadok mali začať uverejnením kapacitnej stratégie päť rokov pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. V záujme skorého uplatňovania nového regulačného rámca a vzhľadom na prípravné práce, ktoré sa v odvetví už vykonali, by sa harmonogram činností vedúcich k vytvoreniu prvých dvoch cestovných poriadkov mohol skrátiť na 38 mesiacov, a to skrátením fázy kapacitnej stratégie. Prvý cestovný poriadok, na ktorý sa vzťahuje nový regulačný rámec, by preto mal byť cestovný poriadok, ktorý platí od [9. decembra 2029]. Všetky zainteresované strany by mali bezodkladne začať potrebné prípravy s cieľom dosiahnuť súlad s novým rámcom,

Pozmeňujúci návrh

(31) Podľa nového rámca by sa prípravné úkony pre cestovný poriadok mali začať uverejnením kapacitnej stratégie päť rokov pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. V záujme skorého uplatňovania nového regulačného rámca a vzhľadom na prípravné práce, ktoré sa v odvetví už vykonali, by sa harmonogram činností vedúcich k vytvoreniu prvých dvoch cestovných poriadkov mohol skrátiť na 38 mesiacov, a to skrátením fázy kapacitnej stratégie. Prvý cestovný poriadok, na ktorý sa vzťahuje nový regulačný rámec, by preto mal byť cestovný poriadok, ktorý platí od [9. decembra 2029]. Všetky zainteresované strany by mali bezodkladne začať potrebné prípravy s cieľom dosiahnuť súlad s novým rámcom, ***Skorší dátum uplatňovania by sa mohol zvážiť v prípade členských štátov, ktoré sú schopné preukázať, že vykonali všetky potrebné kroky pred dátumom prijatia nariadenia.***

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Týmto nariadením sa stanovujú aj pravidlá a postupy vykonávania integrovaného digitálneho Európskeho systému riadenia železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na využívanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ vrátane servisných zariadení vymedzených v článku 3 ods. 11 danej smernice.

Pozmeňujúci návrh

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na **železničný systém Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797**, využívanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ vrátane servisných zariadení vymedzených v článku 3 ods. 11 danej smernice.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Kapitoly II až V tohto nariadenia sa nevzťahujú na železničnú infraštruktúru alebo železničné služby, ktoré sú vylúčené z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 3, 3a, 4, 8, 8a a 10 uvedenej smernice počas obdobia platnosti príslušných vylúčení.

Pozmeňujúci návrh

3. Kapitoly II až V tohto nariadenia sa nevzťahujú na železničnú infraštruktúru alebo železničné služby, ktoré sú vylúčené z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** a 10 uvedenej smernice počas obdobia platnosti príslušných vylúčení.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia Článok 2 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) optimálne a účinne využívajú dostupnú kapacitu infraštruktúry, ako sa vyžaduje v článku 26 smernice 2012/34/EÚ;

Pozmeňujúci návrh

a) optimálne a účinne využívajú dostupnú kapacitu infraštruktúry, ako sa vyžaduje v článku 26 smernice 2012/34/EÚ, **s cieľom zvýšiť podiel železničnej dopravy v prípade služieb osobnej aj nákladnej dopravy v súlade s**

klimatickými cieľmi Únie;

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 3 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) umožňujú plynulú železničnú dopravu na viac ako jednej sieti;

Pozmeňujúci návrh

d) umožňujú plynulú **a presnú** železničnú dopravu na viac ako jednej sieti **a cez hranice tým, že sa usilujú odstraňovať problematické miesta a prevádzkové prekážky;**

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 3 – písmeno f

Text predložený Komisiou

f) kontrolujú a zlepšujú výkonnosť železničnej infraštruktúry a dopravných služieb v úzkej spolupráci s prevádzkovateľmi zo železničného sektora;

Pozmeňujúci návrh

f) kontrolujú a zlepšujú výkonnosť železničnej infraštruktúry a dopravných služieb v úzkej spolupráci s prevádzkovateľmi zo železničného sektora **vrátane servisných zariadení, ktoré sú priamo zapojené do služby železničnej dopravy;**

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 3 – písmeno g

Text predložený Komisiou

g) prispievajú k realizácii a rozvoju jednotného európskeho železničného priestoru.

Pozmeňujúci návrh

g) prispievajú k realizácii a rozvoju jednotného európskeho železničného priestoru, **najmä prostredníctvom spoločných európskych technických a prevádzkových pravidiel a noriem, požiadaviek na technické vybavenie a certifikácie personálu.**

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 1

Text predložený Komisiou

1. „vyššia moc“ je každá nepredvídateľná alebo **nezvyčajná** udalosť či situácia, ktorú manažér infraštruktúry **alebo** železničný podnik nemôže ovplyvniť, **ktorej nemožno zabrániť ani ju** nemožno prekonať primeraným predvídaním alebo starostlivosťou, ktorú nemožno vyriešiť opatreniami, ktoré sú pre nich primerane možné z technického, finančného alebo ekonomického hľadiska, **ktorá** sa skutočne **stala** a **je** objektívne overiteľná, a ktorá manažérovi infraštruktúry znemožňuje dočasne alebo trvalo plniť jeho povinnosti v súlade s týmto nariadením alebo so smernicou 2012/34/EÚ alebo železničnému podniku plniť jeho zmluvné záväzky voči manažérovi alebo manažérom infraštruktúry;

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. „vyššia moc“ je každá nepredvídateľná, **neodvratná** alebo **výnimočná** udalosť či situácia, ktorú manažér infraštruktúry, železničný podnik **alebo žiadateľ** nemôže ovplyvniť, **ktorú** nemožno prekonať primeraným predvídaním alebo starostlivosťou, ktorú nemožno vyriešiť opatreniami, ktoré sú pre nich primerane možné z technického, finančného alebo ekonomického hľadiska, **vrátane cezhraničného presmerovania; táto udalosť sa musela skutočne stať a musí byť** objektívne overiteľná, a ktorá manažérovi infraštruktúry znemožňuje dočasne alebo trvalo plniť jeho povinnosti v súlade s týmto nariadením alebo so smernicou 2012/34/EÚ alebo železničnému podniku plniť jeho zmluvné záväzky voči manažérovi alebo manažérom infraštruktúry;

2a. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo ine osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány v zmysle vymedzenia v článku 2 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007^{1a}, odosieltelia, zasieltelia a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 3

Text predložený Komisiou

3. „subjekt zainteresovaný na prevádzke“ je žiadateľ, **železničný podnik**, manažér infraštruktúry, prevádzkovateľ **železničného** servisného zariadenia, poskytovateľ služieb súvisiacich so železničnou dopravou a akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;

Pozmeňujúci návrh

3. „subjekt zainteresovaný na prevádzke“ je žiadateľ, **združenie žiadateľov**, manažér infraštruktúry, prevádzkovateľ servisného zariadenia, poskytovateľ služieb súvisiacich so železničnou dopravou a akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 17 a (nový)

Text predložený Komisiou

17a. „**systematické vlakové trasy**“ sú vlakové trasy založené na článkoch 11 a 20 tohto nariadenia, ktoré sú vopred naplánované podľa pravidelného harmonogramu na obdobie cestovného poriadku,

Pozmeňujúci návrh

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Manažéri infraštruktúry sa usilujú dodržiavať spoločné zásady a postupy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Sieť ENIM na tento účel vypracuje a prijme „európsky rámec pre riadenie kapacity“ v súlade s **ustanoveniami kapitoly II** do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia
Článok 6 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre riadenie kapacity, a to najmä obsah uvedený v prílohe IV k tomuto nariadeniu. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia
Článok 6 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

4a. **Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť spoločné zásady a**

Pozmeňujúci návrh

1. Manažéri infraštruktúry sa usilujú dodržiavať spoločné zásady a postupy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Sieť ENIM na tento účel **po konzultácii s platformou ERP** vypracuje a prijme „európsky rámec pre riadenie kapacity“ v súlade s **kapitolou II** do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre riadenie kapacity, a to najmä obsah uvedený v prílohe IV k tomuto nariadeniu. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity. **Odchýlky sa povoľujú len vo výnimočných prípadoch a musí ich schváliť vnútroštátny železničný regulačný orgán.**

Pozmeňujúci návrh

4a. **Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť spoločné zásady a**

postupy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a zmeniť odsek 2 tohto článku. Tieto delegované akty sa prijímú do... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Žiadatelia podávajú žiadosti o kapacitu infraštruktúry. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia určia železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28 smernice 2012/34/EÚ. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať rámcové dohody s manažermi infraštruktúry podľa článku 31 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

1. Žiadatelia podávajú žiadosti o kapacitu infraštruktúry. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia, **ktorí nie sú železničným podnikom**, určia železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28 smernice 2012/34/EÚ. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať rámcové dohody s manažermi infraštruktúry podľa článku 31 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Manažér infraštruktúry **môže stanoviť** požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v bode 1 písm. b) prílohy IV. Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o

Pozmeňujúci návrh

2. Manažér infraštruktúry **stanovuje** požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v bode 2 písm. c) prílohy IV. Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o

schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Komisia **môže prijať** vykonávacie akty, **v ktorých stanoví** podrobné kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh

3. Komisia **do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme** vykonávacie akty **s cieľom stanoviť** podrobné kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2, **a zmeniť odsek 2**. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, **môžu** členské štáty v prípade potreby **poskytnúť** manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu stratám príjmu súvisiacim výlučne s potrebou dodržiavať strategické usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, členské štáty v prípade potreby **poskytnú** manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu stratám príjmu súvisiacim výlučne s potrebou dodržiavať strategické usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Uvedenými postupmi sa posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry na základe týchto sociálno-

Pozmeňujúci návrh

Uvedenými postupmi sa posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry na základe týchto sociálno-

ekonomických a environmentálnych kritérií, v závislosti od dostupnosti údajov:

ekonomických a environmentálnych kritérií, v závislosti od dostupnosti **štandardizovaných** údajov, ktoré žiadatelia sprístupnia manažérom infraštruktúry. Medzi takéto kritéria patria okrem iného:

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) prepojenie a dostupnosť **služieb železničnej dopravy** pre ľudí a **regióny**;

Pozmeňujúci návrh

c) prepojenie a dostupnosť **ako sieťový účinok na celkovú sieť a časti siete** pre ľudí a **oblasti, ktorým sú služby železničnej dopravy určené**;

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 – písmeno e a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ea) účinky prechodu na železničnú dopravu.

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

5. Sieť ENIM vypracuje a prijme postupy uvedené v odseku 4 a zahrnie ich do **rámca EÚ** pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Postupy musia zahŕňať tieto kroky:

Pozmeňujúci návrh

5. Sieť ENIM **po konzultácii s platformou ERP** vypracuje a prijme postupy uvedené v odseku 4 a zahrnie ich do **európskeho rámca** pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Postupy musia zahŕňať tieto kroky:

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) návrh alternatívnych scenárov na rozdelenie kapacity dostupnej pre **rôzne druhy** služieb železničnej dopravy, podľa možnosti aj so zabezpečením alternatívnej kapacity na iných trasách alebo alternatívneho časového harmonogramu s porovnateľnými charakteristikami;

Pozmeňujúci návrh

a) návrh alternatívnych scenárov na rozdelenie kapacity dostupnej pre **každý rôzny druh** služieb železničnej dopravy, **ktoré požadujú rovnakú kapacitu**, podľa možnosti aj so zabezpečením alternatívnej kapacity na iných trasách alebo alternatívneho časového harmonogramu s porovnateľnými charakteristikami **pre domáce aj cezhraničné služby**;

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5 – písmeno a a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) návrh alternatívnych scenárov na riešenie konfliktov týkajúcich sa kapacity medzi dvoma žiadosťami, z ktorých ani jedna nie je v súlade so strategickým plánovaním kapacity;

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6. Sieť ENIM vypracuje metodiky uvedené v odseku 5 písm. b). Parametre týchto metodík musia umožňovať zohľadnenie miestnych alebo vnútroštátnych okolností na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov. Sieť ENIM zahrnie tieto metodiky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

6. Sieť ENIM **po konzultácii s platformou ERP** vypracuje metodiky uvedené v odseku 5 písm. b) **tohto článku**. Parametre týchto metodík musia umožňovať zohľadnenie miestnych alebo vnútroštátnych okolností na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov. Sieť ENIM zahrnie tieto metodiky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Komisia po zohľadnení skúseností s prípravou a vykonávaním rámca uvedeného v odseku 6 **môže** prijať **vykonávacie** akty, **v ktorých stanoví** osobitné postupy, kritériá a metodiky, ktoré sa majú uplatňovať na riadenie nedostatočnej kapacity. Uvedené **vykonávacie** akty sa prijímú **v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.**

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia je po zohľadnení skúseností s prípravou a vykonávaním rámca uvedeného v odseku 6 **splnomocnená** prijať **v súlade s článkom 71 delegované** akty **s cieľom stanoviť** osobitné postupy, **standardizované údaje odrážajúce rôzne trhové segmenty pre** kritériá a **standardizované** metodiky, ktoré sa majú uplatňovať na riadenie nedostatočnej kapacity, **a s cieľom zmeniť odsek 6 tohto článku.** Uvedené **delegované** akty sa prijímú **do... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.**

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry poskytujú zainteresovaným stranám, najmä žiadateľom, potenciálnym žiadateľom a regulačným orgánom, presné a aktuálne informácie o dostupnosti kapacity infraštruktúry počas celého procesu riadenia kapacity, a to aj počas fázy strategického plánovania uvedenej v oddiele 2, počas procesov plánovania a pridelenia stanovených v oddiele 3 a vždy, keď dôjde k zmenám pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry poskytujú zainteresovaným stranám, najmä žiadateľom, potenciálnym žiadateľom a regulačným orgánom, presné a aktuálne informácie o dostupnosti kapacity infraštruktúry počas celého procesu riadenia kapacity, a to aj počas fázy strategického plánovania uvedenej v oddiele 2, počas procesov plánovania a pridelenia stanovených v oddiele 3 a vždy, keď dôjde k zmenám pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4, **a to v závislosti od dostupnosti zverejnenej stratégie kapacity, modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.**

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry poskytujú na požiadanie žiadateľov informácie uvedené v odseku 1, a to na základe konkrétnych špecifikácií obchodných a prevádzkových potrieb („posúdenie uskutočniteľnosti“). V prípade cezhraničných služieb manažéri infraštruktúry prijímajú takéto žiadosti a odpovedajú na ne na jednom mieste a v rámci jednej operácie alebo cez jedno rozhranie.

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry poskytujú na požiadanie žiadateľov informácie uvedené v odseku 1 **tohto článku**, a to na základe konkrétnych špecifikácií obchodných a prevádzkových potrieb („posúdenie uskutočniteľnosti“). V prípade cezhraničných služieb manažéri infraštruktúry prijímajú takéto žiadosti a odpovedajú na ne na jednom mieste a v rámci jednej operácie alebo cez jedno rozhranie **zriadené v súlade s článkom 27 ods. 4.**

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia Článok 10 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 7, 7c a 7e smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry plánujú práce na infraštruktúre v súlade s podnikateľským plánom, ako aj s investičnými a finančnými programami uvedenými v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ. Ak zmeny týchto programov po prijatí podnikateľského plánu ovplyvňujú alebo pravdepodobne ovplyvnia plánovanie prác na infraštruktúre, manažér infraštruktúry uvedie prehľad takýchto zmien a ich pravdepodobného vplyvu v podmienkach používania siete.

Pozmeňujúci návrh

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 7, 7c a 7e smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry plánujú práce na infraštruktúre v súlade s podnikateľským plánom, ako aj s investičnými a finančnými programami uvedenými v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ. Ak zmeny týchto programov po prijatí podnikateľského plánu ovplyvňujú alebo pravdepodobne ovplyvnia plánovanie prác na infraštruktúre, manažér infraštruktúry uvedie prehľad takýchto zmien a ich pravdepodobného vplyvu v podmienkach používania siete. **Členský štát poskytne manažérovi infraštruktúry stabilné a včasné viacročné financovanie údržby, obnovy a novej výstavby železničnej infraštruktúry na obdobie najmenej piatich rokov prostredníctvom viacročnej**

dohody o výkonnosti s cieľom podporiť manažérov infraštruktúry, aby zabránili znehodnocovaniu železničnej infraštruktúry a minimalizovali vplyv na možné obmedzenia kapacity. Ročný rozpočet, ktorý majú manažéri infraštruktúry k dispozícii, sa manažérovi infraštruktúry sprístupňuje transparentne a spoľahlivo sa prideluje.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Cieľom financovania, ktoré členský štát poskytuje manažérovi infraštruktúry, je dosiahnutie tejto rovnováhy. Informácie, ktoré manažér infraštruktúry potrebuje na dosiahnutie súladu s týmto ustanovením, poskytujú žiadatelia včas.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Cieľom financovania, ktoré členský štát poskytuje manažérovi infraštruktúry, je dosiahnutie tejto rovnováhy. Informácie, ktoré manažér infraštruktúry potrebuje na dosiahnutie súladu s týmto ustanovením, poskytujú žiadatelia včas.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry konzultujú práce na infraštruktúre so žiadateľmi v rámci koordinačných mechanizmov uvedených v článku 7e smernice 2012/34/ES a, pokiaľ ide o cezhraničnú železničnú dopravu, v súlade s článkom 54 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry konzultujú práce na infraštruktúre so žiadateľmi v rámci koordinačných mechanizmov uvedených v článku 7e smernice 2012/34/EÚ a, pokiaľ ide o cezhraničnú železničnú dopravu, v súlade s článkom 54 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, pri zohľadnení prevádzkových a obchodných potrieb žiadateľov.

Pozmeňujúci návrh

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, pri zohľadnení prevádzkových, **infraštruktúrnych** a obchodných potrieb **rôznych** žiadateľov.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 5 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Správa železničnej nákladnej dopravy predloží odporúčanie týkajúce sa koordinácie prác svojim manažérom infraštruktúry tri mesiace pred začatím obdobia vymedzeného v odseku 4.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Obsah týchto výstupov a harmonogram ich vypracovania sú stanovené v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

Obsah týchto výstupov a harmonogram ich vypracovania sú stanovené v oddieloch 1 a 2 prílohy I. **Manažér infraštruktúry sprístupní všetok obsah v úradnom jazyku členského štátu a v angličtine.**

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielov 1 a 2 prílohy I s cieľom zabezpečiť účinný proces strategického plánovania a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa **zohľadnia** skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a ENRRB pri vykonávaní tohto oddielu.

Pozmeňujúci návrh

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielov 1 a 2 prílohy I s cieľom zabezpečiť účinný proces strategického plánovania a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa **zohľadní odporúčanie agentúry ERA a** skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a ENRRB pri vykonávaní tohto oddielu.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

V súlade so zásadou nezávislosti riadenia stanovenou v článku 4 smernice 2012/34/EÚ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Usmernenia môžu zahŕňať/obsahovať najmä:

Pozmeňujúci návrh

V súlade so zásadou nezávislosti riadenia stanovenou v článku 4 smernice 2012/34/EÚ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. **Členské štáty poskytnú usmernenia včas, aby manažéri infraštruktúry a subjekty**

zainteresované na prevádzke mohli dodržať lehoty stanovené v prílohe I tohto nariadenia. Usmernenia môžu zahŕňať/obsahovať najmä:

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) výhľad rozvoja železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na príslušné plány *a stratégie* na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni a pracovné plány európskych dopravných koridorov uvedené v článku 53 [nového nariadenia o TEN-T];

Pozmeňujúci návrh

b) výhľad rozvoja železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na príslušné plány *vrátane dlhodobých strategických plánov infraštruktúry a stratégií* na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni a pracovné plány európskych dopravných koridorov uvedené v článku 54 nariadenia *Európskeho parlamentu a Rady*^{1a} (EÚ) 2024/... [nové nariadenie o TEN-T];

^{1a} *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/... o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L ...)*

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Členské štáty koordinujú *svoju činnosť s cieľom zabezpečiť* konzistentnosť príslušných strategických usmernení, ktoré poskytujú v súlade s týmto odsekom, aby podporili rozvoj medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty koordinujú *včasné poskytovanie usmernení a zabezpečujú* konzistentnosť príslušných strategických usmernení, ktoré poskytujú v súlade s týmto odsekom, aby podporili rozvoj medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej dopravy. *Vzhľadom na článok 8 smernice 2012/34/EÚ členské štáty*

*zabezpečia, aby manažérom
infraštruktúry boli vopred pridelené
finančné zdroje na pravidelnú údržbu
infraštruktúry a finančné zdroje na rozvoj
infraštruktúry opísanej v stratégii
kapacity podľa článku 16 tohto
nariadenia. Členské štáty koordinujú
svoje dlhodobé strategické plány
infraštruktúry a cestovné poriadky, rozvoj
infraštruktúry vychádzajúci z týchto
plánov a koordinujú harmonogramy ich
vykonávania.*

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

*4a. Vzhľadom na skúsenosti s
prípravou a vykonávaním strategických
usmernení uvedených v odseku 3 môže
Komisia prijať delegované akty v súlade s
článkom 71 s cieľom stanoviť osobitné
právne postavenie, vzor, postupy, kritériá
a metodiky, ktoré sa majú uplatňovať pri
prijímaní vnútroštátnych strategických
usmernení s cieľom zabezpečiť súlad
medzi týmito strategickými usmerneniami
vydanými členským štátom, ktoré sú
potrebné na podporu rozvoja služieb
medzinárodnej železničnej nákladnej a
osobnej dopravy.*

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

V prípade potreby môže ENIM na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia vymedziť podrobnejší zoznam, v ktorom sa ďalej rozlišuje medzi druhmi

Pozmeňujúci návrh

V prípade potreby môže ENIM na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia vymedziť **v spolupráci s platformou ERP** podrobnejší zoznam, v

služieb železničnej dopravy. V záujme podpory cezhraničnej konzistentnosti procesu strategického plánovania sa do európskeho rámca pre riadenie kapacít uvedeného v článku 6 začlení harmonizovaný zoznam.

ktorom sa ďalej rozlišuje medzi druhmi služieb železničnej dopravy. V záujme podpory cezhraničnej konzistentnosti procesu strategického plánovania sa do európskeho rámca pre riadenie kapacít uvedeného v článku 6 začlení harmonizovaný zoznam.

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 4 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) vstupy z konzultácií so súčasnými a potenciálnymi žiadateľmi v súlade s článkom 13;

Pozmeňujúci návrh

c) **kapacitné potreby oznámené subjektami zainteresovanými na prevádzke a** vstupy z konzultácií so súčasnými a potenciálnymi žiadateľmi v súlade s článkom 13;

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 4 – písmeno f a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

fa) pokiaľ je to možné, sociálno-ekonomický a environmentálny vplyv využívania kapacity infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 6 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Strategické plánovanie kapacity sa **musí vzťahovať** na **trate základnej siete TEN-T a rozšírenej základnej siete uvedené v článku 6 a prílohe I k [novému nariadeniu o TEN-T]. Manažéri infraštruktúry môžu zahrnúť iné trate a**

Pozmeňujúci návrh

Strategické plánovanie kapacity sa **vzťahuje** na **jednotný európsky železničný priestor.**

uzly siete, ktorú spravujú.

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 8 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) zmeny v trhovom dopyte po kapacite infraštruktúry;

Pozmeňujúci návrh

b) zmeny v trhovom dopyte po kapacite infraštruktúry ***so zohľadnením potrieb oznámených žiadateľmi o nové alebo upravené služby;***

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 9

Text predložený Komisiou

9. Sieť ENIM vypracuje usmernenia, v ktorých sa stanovujú spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity. Tieto usmernenia zahŕnia do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6 tohto nariadenia. Usmernenia by mali obsahovať aspoň prvky uvedené v prílohe III k tomuto nariadeniu. Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadnia tieto usmernenia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad, postupov a metodík stanovených v usmerneniach.

Pozmeňujúci návrh

9. Sieť ENIM vypracuje ***do... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]*** usmernenia, v ktorých sa stanovujú spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity. Tieto usmernenia zahŕnia do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6 tohto nariadenia. Usmernenia by mali obsahovať aspoň prvky uvedené v prílohe III k tomuto nariadeniu. Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadnia tieto usmernenia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad, postupov a metodík stanovených v usmerneniach.

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

9a. *Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity a zmeniť odsek 9 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.*

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh nariadenia Článok 13 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Manažéri infraštruktúry vedú so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorí prevádzkujú viacsieťovú železničnú dopravu, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkami 53 a 54.

Pozmeňujúci návrh

2. Manažéri infraštruktúry vedú **počas fázy strategického riadenia kapacity a aspoň v súlade s čiastkovými cieľmi stanovenými v prílohe I** so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorí prevádzkujú viacsieťovú železničnú dopravu, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkami 53 a 54.

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh nariadenia Článok 13 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

2. Manažéri infraštruktúry vedú so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorí prevádzkujú viacsieťovú železničnú dopravu, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkami 53 a 54.

Pozmeňujúci návrh

2a. *Manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom možnosť oznámiť kapacitné potreby v štruktúrovanom formáte počas celého procesu riadenia kapacity, pre ktorý sieť ENIM stanoví primerané časové rámce. Manažéri infraštruktúry vynaložia maximálne úsilie na začlenenie potrieb oznámených žiadateľmi do dokumentov strategického plánovania*

kapacity uvedeného v článku 11 ods. 2. Ak nie sú dostupné alternatívy pre všetky oznámené kapacitné potreby, manažéri infraštruktúry vynaložia maximálne úsilie na vyriešenie potenciálnych konfliktov prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2b. *Regulačný orgán monitoruje činnosti manažéra infraštruktúry v rámci strategického plánovania kapacity v súlade s článkom 63.*

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

d) zapojenie všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a Európskej siete železničných regulačných orgánov (European Network of Rail Regulatory Bodies, ďalej len „ENRRB“), európskych koordinátorov a v prípade potreby orgánov členských štátov a iných zainteresovaných strán.

d) zapojenie všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke **a platformy ERP**, regulačných orgánov a Európskej siete železničných regulačných orgánov (European Network of Rail Regulatory Bodies, ďalej len „ENRRB“), európskych koordinátorov a v prípade potreby orgánov členských štátov a iných zainteresovaných strán.

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Správa železničnej nákladnej dopravy predloží odporúčanie týkajúce sa koordinovanej stratégie kapacity príslušným manažérom infraštruktúry tri mesiace pred začatím obdobia vymedzeného v článku 10 ods. 4.

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh nariadenia Článok 15 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Manažéri infraštruktúry a sieť ENIM pravidelne monitorujú a analyzujú dopravné trhy s cieľom získať informácie pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry oznámia výsledky tejto analýzy na podobné účely ostatným zainteresovaným stranám, okrem iného aj európskym koordinátorom.

Pozmeňujúci návrh

1. Manažéri infraštruktúry a sieť ENIM **po konzultácii so sieťou ENRRB a s platformou ERP** pravidelne monitorujú a analyzujú dopravné trhy **a príslušné multimodálne aspekty železničnej dopravy** s cieľom získať informácie pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry oznámia výsledky tejto analýzy na podobné účely ostatným zainteresovaným stranám, okrem iného aj európskym koordinátorom.

Pozmeňujúci návrh 83

Návrh nariadenia Článok 15 – odsek 3 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) ak je to možné, vplyv predpokladaných účinkov zmeny klímy na infraštruktúru a poskytované služby.

Pozmeňujúci návrh 84

Návrh nariadenia
Článok 15 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Sieť ENIM vedie konzultácie o podmienkach štúdie so žiadateľmi, zákazníkmi služieb železničnej dopravy a ich združeniami, vnútroštátnymi orgánmi a subjektmi verejného sektora EÚ, najmä pokiaľ ide o účel štúdie a proces zapojenia zainteresovaných strán.

Pozmeňujúci návrh

4. Sieť ENIM vedie konzultácie o podmienkach štúdie so žiadateľmi, **platformou ERP**, zákazníkmi služieb železničnej dopravy a ich združeniami, vnútroštátnymi orgánmi a subjektmi verejného sektora EÚ, najmä pokiaľ ide o účel štúdie a proces zapojenia zainteresovaných strán.

Pozmeňujúci návrh 85

Návrh nariadenia
Článok 15 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Všetky údaje pre štúdiu a samotná štúdia sa musia zverejniť a voľne sprístupniť. Údaje musia byť strojovo čitateľné.

Pozmeňujúci návrh 86

Návrh nariadenia
Článok 16 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažér infraštruktúry vypracuje, uverejní a **pravidelne** aktualizuje stratégiu kapacity v súlade s harmonogramom a obsahom stanovenými v oddiele 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažér infraštruktúry vypracuje, uverejní a **v prípade potreby** aktualizuje stratégiu kapacity v súlade s harmonogramom a obsahom stanovenými v oddiele 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 87

Návrh nariadenia
Článok 16 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi o stratégii kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Pozmeňujúci návrh

5. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi **a dotknutými servisnými zariadeniami** o stratégii kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými **dotknutými** manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Pozmeňujúci návrh 88

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 89

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Model kapacity musí poskytovať aspoň informácie o celkovom objeme kapacity dostupnej pre úsek siete, o podieloch kapacity vyhradenej pre rôzne segmenty služieb železničnej dopravy a o obmedzeniach kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre. Manažéri infraštruktúry vypracujú a uverejnia model kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku a pravidelne ho aktualizujú v súlade s obsahom a harmonogramom stanovenými v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

5a. Manažér infraštruktúry predloží stratégiu kapacity regulačnému orgánu. Do troch mesiacov po jej uverejnení má regulačný orgán na základe analýzy právomoc požiadať manažéra infraštruktúry, aby ju zmenil.

Pozmeňujúci návrh

2. Model kapacity musí poskytovať aspoň informácie o celkovom objeme kapacity dostupnej pre úsek siete, o podieloch kapacity vyhradenej pre rôzne segmenty služieb železničnej dopravy a o obmedzeniach kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre. **Musí obsahovať aj informácie o kapacite príslušných servisných zariadení uvedených v článku 29 ods. 1.** Manažéri infraštruktúry vypracujú a uverejnia model kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku a pravidelne ho **v prípade potreby** aktualizujú v súlade s obsahom a

harmonogramom stanovenými v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 90

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku. Stratégia kapacity sa v prípade *potreby reviduje vzhľadom na vývoj, ktorý nastal od prijatia alebo od poslednej aktualizácie stratégie kapacity.*

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku. Stratégia kapacity sa ***nemusí aktualizovať*** v prípade, že ***model kapacity už bol uverejnený za rovnaké časové obdobie.***

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi o modeli kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi ***a regulačným orgánom*** o modeli kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými ***dotknutými*** manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Pozmeňujúci návrh 92

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Manažér infraštruktúry predkladá model kapacity regulačnému orgánu na kontrolu dva mesiace pred uverejnením. Regulačný orgán môže najneskôr jeden

mesiac pred uverejnením prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný zmeniť model kapacity pred uverejnením. S cieľom zabezpečiť cezhraničnú konzistentnosť modelov kapacity sa v rozhodnutí regulačného orgánu zohľadní v prípade potreby každé stanovisko alebo odporúčanie siete ENIM, agentúry ERA alebo iných regulačných orgánov.

Pozmeňujúci návrh 93

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) kapacite infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom;

Pozmeňujúci návrh

a) kapacite infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom **v cestovnom poriadku a zabezpečenej pre neskoršie žiadosti podľa článku 33 vrátane servisných zariadení;** ;

Pozmeňujúci návrh 94

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry môžu v pláne ponuky kapacity uviesť vopred plánovanú kapacitu infraštruktúry. Vopred plánovaná kapacita je kapacita, pre ktorú manažér infraštruktúry v súlade s článkom 20 vymedzuje charakteristiky a objemy kapacity, ktorá je k dispozícii žiadateľom, stanovuje pravidlá pridelovania takejto kapacity a určuje proces, podľa ktorého možno žiadať o takúto kapacitu. Pri pridelovaní vopred plánovanej kapacity sa zohľadňujú stanovené charakteristiky, pravidlá a postupy pridelovania.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry môžu v pláne ponuky kapacity uviesť vopred plánovanú kapacitu infraštruktúry **a kapacitu v servisných zariadeniach v zmysle článku 29 ods. 1.** Vopred plánovaná kapacita je kapacita, pre ktorú manažér infraštruktúry v súlade s článkom 20 vymedzuje charakteristiky a objemy kapacity, ktorá je k dispozícii žiadateľom, stanovuje pravidlá pridelovania takejto kapacity a určuje proces, podľa ktorého možno žiadať o takúto kapacitu. Pri pridelovaní vopred plánovanej kapacity sa zohľadňujú stanovené charakteristiky, pravidlá a postupy pridelovania.

Pozmeňujúci návrh 95

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 7 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry zahrnú do plánu ponuky kapacity všetky prvky uvedené v odseku 6 pre všetky trate a uzly základnej siete TEN-T a rozšírenej základnej siete, ako sa vymedzuje v [novom nariadení o TEN-T].

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry zahrnú do plánu ponuky kapacity všetky prvky uvedené v odseku 6 **a zabezpečujú koherentnosť so stratégiou kapacity.**

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 9

Text predložený Komisiou

9. Regulačný orgán analyzuje **plán ponuky kapacity** a môže prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný zmeniť plán ponuky kapacity. ***V rozhodnutí regulačného orgánu sa zohľadní každé stanovisko alebo odporúčanie siete ENIM, ak bolo takéto stanovisko alebo odporúčanie poskytnuté.***

Pozmeňujúci návrh

9. ***Manažér infraštruktúry predloží návrh plánu ponuky kapacity regulačnému orgánu na kontrolu dva mesiace pred uverejnením.*** Regulačný orgán ***tento plán*** analyzuje a ***najneskôr jeden mesiac pred uverejnením*** môže prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný zmeniť plán ponuky kapacity.

Pozmeňujúci návrh 97

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

9a. ***S cieľom zabezpečiť cezhraničnú konzistentnosť plánov ponuky kapacity sa v rozhodnutí regulačného orgánu zohľadní v prípade potreby každé stanovisko alebo odporúčanie siete ENRRB, agentúry ERA alebo iných***

Pozmeňujúci návrh

regulačných orgánov.

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 10 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

10. ***Sieť ENIM*** prijme usmernenia a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, pričom stanoví:

Pozmeňujúci návrh

10. ***Do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a po konzultácii s platformou ERP*** prijme ***sieť ENIM*** usmernenia a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, pričom stanoví:

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 10 a (nový)

Text predložený Komisiou

10a. ***Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť spoločné zásady, postupy a metodiky týkajúce sa usmernení uvedených v odseku 10 tohto článku a zmeniť odsek 10 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijmú do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.***

Pozmeňujúci návrh

10a. ***Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť spoločné zásady, postupy a metodiky týkajúce sa usmernení uvedených v odseku 10 tohto článku a zmeniť odsek 10 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijmú do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.***

Pozmeňujúci návrh 100

Návrh nariadenia

Článok 19 – odsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) určenie alternatívnych trás umožňujúcich presmerovanie dopravy v prípade nedostupnosti ***trati zahrnutých do základnej a rozšírenej základnej siete***

Pozmeňujúci návrh

a) určenie alternatívnych trás umožňujúcich presmerovanie dopravy v prípade nedostupnosti ***trate***;

TEN-T, ako sa stanovuje v článku 6 a prílohe I k [novému nariadeniu o TEN-T];

Pozmeňujúci návrh 101

Návrh nariadenia Článok 19 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Komisia **prijme vykonávacie** akty, v **ktorých stanoví** podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu. **Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.**

Pozmeňujúci návrh

5. Komisia **je splnomocnená prijímať delegované** akty v **súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť** podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2 **tohto článku**, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu. **Uvedené delegované akty sa prijímú do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia],**

Pozmeňujúci návrh 102

Návrh nariadenia Článok 20 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Objekty plánovania kapacity vymedzujú charakteristiky a vlastnosti rôznych typov vopred plánovanej kapacity, okrem iného kapacity dostupnej žiadateľom, kapacity vyhradenej na práce na infraštruktúre a už pridelenej kapacity. Tieto charakteristiky a vlastnosti musia zahŕňať všetky aspekty relevantné pre špecifické typy vopred plánovanej kapacity, ako sú trať, časový harmonogram, garantovaná alebo požadovaná minimálna rýchlosť, technická kompatibilita medzi železničnými koľajovými vozidlami a infraštruktúrou, parametre a počet zahrnutých **prevádzkových intervalov.**

Pozmeňujúci návrh

2. Objekty plánovania kapacity vymedzujú charakteristiky a vlastnosti rôznych typov vopred plánovanej kapacity, okrem iného kapacity dostupnej žiadateľom, kapacity vyhradenej na práce na infraštruktúre a už pridelenej kapacity. Tieto charakteristiky a vlastnosti musia zahŕňať všetky aspekty relevantné pre špecifické typy vopred plánovanej kapacity, ako sú trať, časový harmonogram, garantovaná alebo požadovaná minimálna rýchlosť, technická kompatibilita medzi železničnými koľajovými vozidlami a infraštruktúrou, parametre a počet zahrnutých **jázd vlakov.**

Pozmeňujúci návrh 103

Návrh nariadenia Článok 20 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. **Sieť ENIM** vypracuje spoločný rámec pre kritériá a postupy uvedené v odseku 1 a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. V uvedenom spoločnom rámci sa výhody rezervovania kapacity pre určité druhy služieb železničnej dopravy alebo procesy pridelovania vyvážia potrebou zabezpečiť flexibilitu s cieľom prispôsobiť sa potrebám trhu pri pridelovaní kapacity. Spoločný rámec na tento účel poskytne možnosť zohľadniť žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou, v kontexte mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Pozmeňujúci návrh

3. **Do... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a po konzultácii s platformou ERP** vypracuje **sieť ENIM** spoločný rámec pre kritériá a postupy uvedené v odseku 1 **tohto článku** a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. V uvedenom spoločnom rámci sa výhody rezervovania kapacity pre určité druhy služieb železničnej dopravy alebo procesy pridelovania vyvážia potrebou zabezpečiť flexibilitu s cieľom prispôsobiť sa potrebám trhu pri pridelovaní kapacity. Spoločný rámec na tento účel poskytne možnosť zohľadniť žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou, v kontexte mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Pozmeňujúci návrh 104

Návrh nariadenia Článok 20 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Sieť ENIM vypracuje a prijme formálne špecifikácie pre objekty plánovania kapacity vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte. Sieť ENIM zahrnie uvedené špecifikácie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Sieť ENIM na základe svojich skúseností s uplatňovaním tohto článku poskytne Komisii informácie o možných zmenách technických špecifikácií interoperability, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, v súlade s článkom 62

Pozmeňujúci návrh

4. Sieť ENIM vypracuje a prijme formálne špecifikácie pre objekty plánovania kapacity vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte. Sieť ENIM zahrnie uvedené špecifikácie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6 **tohto nariadenia**. Sieť ENIM na základe svojich skúseností s uplatňovaním tohto článku **a po konzultácii s platformou ERP** poskytne Komisii informácie o možných zmenách technických špecifikácií interoperability, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích

ods. 3 tohto nariadenia.

aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, v súlade s článkom 62 ods. 3 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 105

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 1 tohto článku, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu, a s cieľom zmeniť odsek 1 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 106

Návrh nariadenia

Článok 21 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Protichodné jednotlivé žiadosti o pridelenie kapacity predložené počas obdobia platnosti cestovného poriadku nie sú dôvodom na vyhlásenie prvku infraštruktúry za intenzívne využívaný alebo preťažený, pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené v odseku 1.

(Netýka sa slovenskej verzie.)

Pozmeňujúci návrh 107

Návrh nariadenia

Článok 21 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete a musia spĺňať všetky opatrenia a kritériá prijaté v súlade s odsekom 7.

Pozmeňujúci návrh 108

Návrh nariadenia
Článok 21 – odsek 9

Text predložený Komisiou

9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohu II s cieľom zabezpečiť účinné riadenie kapacity intenzívne využívanej a preťaženej infraštruktúry a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a ENRRB pri vykonávaní tohto článku.

Pozmeňujúci návrh 109

Návrh nariadenia
Článok 22 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Kapacitná analýza musí zahŕňať aj prvý orientačný súbor možných opatrení, ktoré sa majú prijať v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte na zmiernenie preťaženia a zvýšenie dostupnosti kapacity.

Pozmeňujúci návrh

8. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete a musia spĺňať všetky opatrenia a kritériá prijaté v súlade s odsekom 6.

Pozmeňujúci návrh

(Netýka sa slovenskej verzie.)

Pozmeňujúci návrh

Kapacitná analýza musí zahŕňať aj prvý orientačný súbor možných opatrení, ktoré sa majú prijať v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte na zmiernenie preťaženia a zvýšenie dostupnosti kapacity. *V analýze kapacity sa rozlišuje medzi opatreniami pre intenzívne využívanú infraštruktúru a pre preťaženú infraštruktúru.*

Pozmeňujúci návrh 110

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Predmetom kapacitnej analýzy je charakteristika infraštruktúry z hľadiska kapacity, spôsobilostí a interoperability, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy všetkých týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti, harmonizáciu prevádzkových postupov a zlepšenie infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh

2. Predmetom kapacitnej analýzy je charakteristika infraštruktúry z hľadiska kapacity, spôsobilostí a interoperability, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy všetkých týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, **v prípade potreby aj prostredníctvom rôznych sietí**, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti, harmonizáciu prevádzkových postupov a zlepšenie infraštruktúry

Pozmeňujúci návrh 111

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 4 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry zohľadnia výsledky akejkoľvek kapacitnej analýzy vykonanej podľa tohto článku v strategickom plánovaní kapacity, najmä v stratégii kapacity, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity.

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry zohľadnia výsledky akejkoľvek kapacitnej analýzy vykonanej podľa tohto článku, **a to aj v iných dotknutých sieťach**, v strategickom plánovaní kapacity, najmä v stratégii kapacity, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity.

Pozmeňujúci návrh 112

Návrh nariadenia Článok 23 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy **manažér infraštruktúry**

Pozmeňujúci návrh

V prípade infraštruktúry vyhlásenej za preťaženú v súlade s článkom 21 manažér

v súlade s článkom 22 vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

infraštruktúry do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy v súlade s článkom 22 vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 113

Návrh nariadenia

Článok 23 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Pozmeňujúci návrh

d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane **opatrení opísaných v článku 22 ods. 2 a** pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Pozmeňujúci návrh 114

Návrh nariadenia

Článok 23 – odsek 3 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na základe analýzy kapacity členský štát vybuduje alebo zmodernizuje potrebnú infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 115

Návrh nariadenia

Článok 25 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pri rozdeľovaní kapacity infraštruktúry podľa odseku 1 koná manažér infraštruktúry v súlade s článkom 8.

Pozmeňujúci návrh

Pri rozdeľovaní kapacity infraštruktúry **vyhlásenej za preťaženú** podľa odseku 1 koná manažér infraštruktúry v súlade s článkom 8.

Pozmeňujúci návrh 116

Návrh nariadenia

Článok 25 – odsek 2 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] pri rozdeľovaní kapacity infraštruktúry vyhlásenej za intenzívne využívanú podľa odseku 1 tohto článku koná manažér infraštruktúry v súlade s článkom 8.

Pozmeňujúci návrh 117

Návrh nariadenia

Článok 25 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Manažér infraštruktúry zohľadní potrebu kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu.

Pozmeňujúci návrh

Manažér infraštruktúry zohľadní potrebu kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu, ***najmä služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.***

Pozmeňujúci návrh 118

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Žiadatelia ***majú právo požiadať*** o práva na viacsieťovú kapacitu a ***dostať*** odpovede na takéto žiadosti na jednom mieste a v rámci jednej operácie. Manažéri infraštruktúry spolupracujú pri pridelovaní kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu, a to aj pre služby medzinárodnej nákladnej a osobnej železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

Žiadatelia ***požadajú*** o práva na viacsieťovú kapacitu a ***dostanú*** odpovede na takéto žiadosti na jednom mieste a v rámci jednej operácie, ***ako sa uvádza s odseku 4 tohto článku.*** Manažéri infraštruktúry spolupracujú pri pridelovaní kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu, a to aj pre služby medzinárodnej nákladnej a osobnej železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 119

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté.

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté, ***najmä v prípade vertikálne integrovaných železničných spoločností. Informácie, ako je konkrétna trasa, ktorá je predmetom žiadosti, ich počet alebo frekvencia sa považujú za dôverné.***

Pozmeňujúci návrh 120

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pokiaľ ide o práva na viacsieťovú kapacitu, sieť ENIM zriadi ***jedno rozhranie*** alebo ***spoločný systém*** v súlade s článkom 62 na riadenie pridelovania kapacity na jednom mieste a v rámci jednej operácie.

Pozmeňujúci návrh

Pokiaľ ide o práva na viacsieťovú kapacitu, sieť ENIM ***po schválení súladu s TSI agentúrou ERA a do... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]*** zriadi ***jednotné kontaktné miesto v rámci jedného rozhrania*** alebo ***spoločného systému vytvoreného*** v súlade s článkom 62. ***Manažéri infraštruktúry používajú toto jedno rozhranie*** na riadenie pridelovania kapacity na jednom mieste a v rámci jednej operácie. ***Prepojené alebo zoskupené železničné služby musia mať ako jednotné kontaktné miesto jedného manažéra infraštruktúry. Takéto prepojené alebo zoskupené železničné služby sa uvedú v žiadosti o kapacitu.***

Pozmeňujúci návrh 121

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 6 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod limitom

Pozmeňujúci návrh

Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod limitom

stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. Sieť ENIM vymedzí rozmedzia prahovej kvóty zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. Sieť ENIM **po konzultácii s platformou ERP** vymedzí rozmedzia prahovej kvóty zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 122

Návrh nariadenia Článok 27 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Ak manažér infraštruktúry v súlade s odsekom 6 práva zruší práva na viacsieťovú kapacitu, regulačný orgán zodpovedný za manažéra infraštruktúry informuje príslušné regulačné orgány a ENRRB.

Pozmeňujúci návrh

7. Ak manažér infraštruktúry v súlade s odsekom 6 práva zruší práva na viacsieťovú kapacitu, **informuje** regulačný orgán zodpovedný za manažéra infraštruktúry. **Tento regulačný orgán** informuje príslušné regulačné orgány a ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 123

Návrh nariadenia Článok 27 – odsek 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7a. Manažér infraštruktúry môže v relevantných prípadoch uplatniť špecifické prístupy k stanovovaniu cestovných poriadkov. Ak sa manažér infraštruktúry rozhodne vopred napláňovať kapacitu použitím systematických vlakových trás s cezhraničným významom, manažér infraštruktúry koordinuje svoju činnosť so susednými manažérmi infraštruktúry a inými dotknutými manažérmi infraštruktúry s cieľom nájsť obojstranne prijateľné riešenia pre cezhraničnú dopravu. Bez ohľadu na vnútroštátne riešenie, ktorým sa členské štáty riadia pri

stanovovaní svojich cestovných poriadkov, manažéri infraštruktúry zabezpečia vyvážené, spravodlivé a nediskriminačné pridelovanie vlakových trás. Pokiaľ ide o náhradu za zmeny práv na kapacitu uvedenú v článku 40, ktoré sa týkajú aj systematických vlakových trás, jej hodnota sa stanoví najmenej na 1, 25-násobok hodnoty vymedzenej pre nesystematické vlakové trasy v súlade s postupom stanoveným v článku 40.

Pozmeňujúci návrh 124

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 7 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7b. *Manažéri infraštruktúry informujú regulačný orgán o všetkých prijatých žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedajú parametrom dostupnej kapacity vymedzenej v pláne ponuky kapacity, a to bez ohľadu na to, či boli prijaté alebo zamietnuté. Regulačný orgán na základe týchto informácií vydá najmenej každé dva roky stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.*

Pozmeňujúci návrh 125

Návrh nariadenia

Článok 28 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

a) určenie jednotného **kontaktného miesta** zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti **so** žiadosťou o právo na viacsieťovú kapacitu, ktoré sa žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti;

a) určenie **miesta** jednotného **kontaktu** v zmysle článku 27 ods. 4 zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti **s každou** žiadosťou o právo na viacsieťovú kapacitu, ktoré sa žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti; **To platí aj v prípade cezhraničných párov vlakov, ktoré sú medzinárodnými vlakovými**

službami do miesta určenia a späť v inom členskom štáte;

Pozmeňujúci návrh 126

Návrh nariadenia Článok 28 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Sieť ENIM určí podrobné postupy a metódy na vykonávanie tohto článku a minimálne požiadavky uvedené v odseku 2 písm. b) a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh

5. Sieť ENIM ***do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a po konzultácii s platformou ERP*** určí podrobné postupy a metódy na vykonávanie tohto článku a minimálne požiadavky uvedené v odseku 2 písm. b) a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 127

Návrh nariadenia Článok 28 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Komisia do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť podrobné postupy a metódy vykonávania tohto článku a minimálne požiadavky na kvalitu uvedené v odseku 2 písm. b) a s cieľom zmeniť odsek 5 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 128

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí poskytujú orientačné informácie o dostupnej kapacite servisného zariadenia v súlade s článkom 6 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177²², spolupracujú s manažérmi infraštruktúry, aby títo ponúkli vlakové trasy, ktoré zahŕňajú kapacitu **železničného** zariadenia. Iní prevádzkovatelia servisných zariadení môžu uzavrieť dohodu s manažérmi infraštruktúry o spoločnom poskytovaní kapacity.

²² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1).

Pozmeňujúci návrh

1. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí poskytujú orientačné informácie o dostupnej kapacite servisného zariadenia v súlade s článkom 6 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177²², spolupracujú s manažérmi infraštruktúry, aby títo ponúkli vlakové trasy, ktoré zahŕňajú kapacitu **servisného** zariadenia. Iní prevádzkovatelia servisných zariadení môžu uzavrieť dohodu s manažérmi infraštruktúry o spoločnom poskytovaní kapacity.

²² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 129

Návrh nariadenia
Článok 29 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli žiadať o práva na kapacitu železničnej infraštruktúry na jednom mieste **a** v rámci jednej operácie a v servisných zariadeniach uvedených v odseku 1.

Pozmeňujúci návrh 130

Návrh nariadenia
Článok 29 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry a

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli žiadať o práva na kapacitu železničnej infraštruktúry na jednom mieste **zriadenom podľa článku 27 ods. 4**, v rámci jednej operácie a v servisných zariadeniach uvedených v odseku 1.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry a

prevádzkovatelia servisných zariadení na účel odseku 3 koordinujú kapacitu a poskytujú práva na kapacitu vrátane kapacity v **železničnom** zariadení, ktoré spĺňa požiadavky žiadateľa, alebo sa snažia poskytnúť reálnu alternatívu.

prevádzkovatelia servisných zariadení na účel odseku 3 koordinujú kapacitu a poskytujú práva na kapacitu vrátane kapacity v **servisnom** zariadení, ktoré spĺňa požiadavky žiadateľa, alebo sa snažia poskytnúť reálnu alternatívu.

Pozmeňujúci návrh 131

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Prevádzkovatelia servisných zariadení uvedení v odseku 1 sprístupnia manažérovi infraštruktúry **na požiadanie alebo v prípade potreby** v reálnom čase informácie o dostupnej kapacite v digitálnom formáte v súlade s článkom 62.

Pozmeňujúci návrh

5. Prevádzkovatelia **dotknutých** servisných zariadení uvedení v odseku 1 sprístupnia manažérovi infraštruktúry v reálnom čase informácie o dostupnej kapacite v digitálnom formáte v súlade s článkom 62.

Pozmeňujúci návrh 132

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

5a. **Pri žiadaní o kapacitné práva na prístup k servisnému zariadeniu žiadatelia zdokumentujú súhlas vlastníka servisného zariadenia s prijatím ich vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh

5a. **Pri žiadaní o kapacitné práva na prístup k servisnému zariadeniu žiadatelia zdokumentujú súhlas vlastníka servisného zariadenia s prijatím ich vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh 133

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Sieť ENIM na účel tohto článku a v súlade s článkom 62 poskytne usmernenia o funkčných a technických požiadavkách na výmenu informácií medzi prevádzkovateľmi **železničných** zariadení a

Pozmeňujúci návrh

6. Sieť ENIM na účel tohto článku a v súlade s článkom 62 poskytne **po schválení agentúrou ERA a do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]** usmernenia o funkčných a technických

manažérmi infraštruktúry **na účely tohto článku**. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/2177, môžu prevádzkovatelia servisných zariadení požiadať o výnimku z uplatňovania tohto článku. Takéto žiadosti sa predložia regulačnému orgánu a musia byť riadne zdôvodnené. Regulačné orgány môžu v riadne odôvodnených prípadoch rozhodnúť o predĺžení výnimky.

požiadavkách na výmenu informácií medzi prevádzkovateľmi **servisných** zariadení a manažérmi infraštruktúry. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/2177, môžu prevádzkovatelia servisných zariadení požiadať o výnimku z uplatňovania tohto článku. Takéto žiadosti sa predložia regulačnému orgánu a musia byť riadne zdôvodnené. Regulačné orgány môžu v riadne odôvodnených prípadoch rozhodnúť o predĺžení výnimky.

Pozmeňujúci návrh 134

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. ENRRB monitoruje uplatňovanie odseku 7 a poskytuje odporúčania týkajúce sa kritérií, ktoré sa majú použiť pri posudzovaní žiadostí o výnimky.

Pozmeňujúci návrh

7. ENRRB monitoruje uplatňovanie odseku 6 a poskytuje odporúčania týkajúce sa kritérií, ktoré sa majú použiť pri posudzovaní žiadostí o výnimky.

Pozmeňujúci návrh 135

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7a. Manažéri infraštruktúry informujú regulačný orgán o všetkých prijatých žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedajú parametrom dostupnej kapacity vymedzenej v pláne ponuky kapacity a boli preto zamietnuté. Regulačný orgán na základe týchto informácií vydá najmenej každé dva roky stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.

Pozmeňujúci návrh 136

Návrh nariadenia
Článok 29 – odsek 7 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7b. Komisia prijme do... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vykonávacie akty s cieľom stanoviť podrobnosti týkajúce sa funkčných a technických požiadaviek na výmenu informácií medzi prevádzkovateľmi železničných zariadení a manažérmi infraštruktúry na účely tohto článku a s cieľom zmeniť odsek 6 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 137

Návrh nariadenia
Článok 30 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Manažéri infraštruktúry **priebežne** aktualizujú cestovný poriadok až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, pričom zohľadňujú kapacitu pridelenú prostredníctvom priebežného plánovacieho procesu uvedeného v článku 33, kapacitu pridelenú podľa postupu ad hoc uvedeného v článku 34, zmeny práv na kapacitu v súlade s článkom 39 a zmenu harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 41.

2. Manažéri infraštruktúry v **pravidelných intervaloch** aktualizujú cestovný poriadok až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, pričom zohľadňujú kapacitu pridelenú prostredníctvom priebežného plánovacieho procesu uvedeného v článku 33, kapacitu pridelenú podľa postupu ad hoc uvedeného v článku 34, zmeny práv na kapacitu v súlade s článkom 39 a zmenu harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 41.

Pozmeňujúci návrh 138

Návrh nariadenia
Článok 31 – odsek 1 – pododsek 3 a (nový)

Rámcové dohody sa oznamujú regulačnému orgánu a ten ich schvaľuje. V prípade rámcových dohôd týkajúcich sa viacerých sietí sa pri schvaľovaní zohľadní stanovisko siete ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 139

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry uzatvoria rámcové dohody len vtedy, ak je požadované právo na kapacitu v súlade s plánovacími dokumentmi strategického plánovania kapacity uvedenými v článku 11 ods. 2. Manažéri infraštruktúry v týchto plánovacích dokumentoch **uvedú** kapacitu, ktorú plánujú vyhradiť na pridelenie prostredníctvom rámcových dohôd.

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry uzatvoria rámcové dohody len vtedy, ak je požadované právo na kapacitu v súlade s plánovacími dokumentmi strategického plánovania kapacity uvedenými v článku 11 ods. 2. Manažéri infraštruktúry **po konzultácii so susednými sieťami uvedú** v týchto plánovacích dokumentoch kapacitu, ktorú plánujú vyhradiť na pridelenie prostredníctvom rámcových dohôd.

Pozmeňujúci návrh 140

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel stanovujú maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a zahrnú ich do podmienok používania siete.

Pozmeňujúci návrh

4. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel stanovujú **po konzultácii s regulačným orgánom** maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a zahrnú ich do podmienok používania siete. **Manažéri infraštruktúry susedných krajín, ktorí uzavreli cezhraničné rámcové**

dohody, zosúladiatia tieto maximálne podiely celkovej kapacity a zabezpečia ich čo najkonzistentnejšie.

Pozmeňujúci návrh 141

Návrh nariadenia

Článok 31 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Rámcové dohody sa v zásade vzťahujú na obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I. Manažér infraštruktúry môže v osobitných prípadoch povoliť kratšie alebo dlhšie obdobie. Každé obdobie dlhšie ako obdobie uvedené v **bode** 5 prílohy I sa odôvodní požiadavkou vyhradených investícií nových účastníkov alebo podstatnou novosťou služby.

Pozmeňujúci návrh

7. Rámcové dohody sa v zásade vzťahujú na obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I. Manažér infraštruktúry môže v osobitných prípadoch povoliť kratšie alebo dlhšie obdobie. Každé obdobie dlhšie ako obdobie uvedené v **oddiele** 5 prílohy I sa odôvodní požiadavkou vyhradených investícií nových účastníkov alebo podstatnou novosťou služby.

Pozmeňujúci návrh 142

Návrh nariadenia

Článok 31 – odsek 11

Text predložený Komisiou

11. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete ENRRB Komisia **môže prijať** vykonávací akt, v ktorom podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri jednotnom uplatňovaní tohto článku a článku 33. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh

11. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete ENRRB Komisia **do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme** vykonávací akt, v ktorom podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri jednotnom uplatňovaní tohto článku a článku **33, a zmení tento článok a článok 33**. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 143

Návrh nariadenia
Článok 32 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V prípade konfliktu medzi dvoma alebo viacerými žiadosťami o kapacitu sa manažéri infraštruktúry najprv pokúsia vyriešiť konflikt prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Pozmeňujúci návrh 144

Návrh nariadenia
Článok 32 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažér infraštruktúry v súlade s článkami 18 a 20 uprednostní žiadosti, ktoré sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou vymedzenou v pláne ponuky kapacity. ***Manažér infraštruktúry môže preto prijať alebo zamietnuť žiadosti, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity.***

Pozmeňujúci návrh 145

Návrh nariadenia
Článok 32 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pri prijímaní žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, sa manažér infraštruktúry usiluje dosiahnuť celkovú rovnováhu medzi prvkami plánu ponuky kapacity uvedenými v článku 18 ods. 6.

Pozmeňujúci návrh

3. V prípade konfliktu medzi dvoma alebo viacerými žiadosťami o kapacitu ***alebo v prípade, že žiadosti o kapacitu nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity*** sa manažéri infraštruktúry najprv pokúsia vyriešiť konflikt prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Pozmeňujúci návrh

Manažér infraštruktúry v súlade s článkami 18 a 20 uprednostní žiadosti, ktoré sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou vymedzenou v pláne ponuky kapacity, ***za predpokladu, že sa riadne konzultovalo so zainteresovanými stranami o prevádzke a v čo najväčšej miere sa zohľadnili ich oznámenia o kapacite.***

Pozmeňujúci návrh

Pri prijímaní žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, sa manažér infraštruktúry usiluje dosiahnuť celkovú rovnováhu medzi prvkami plánu ponuky kapacity uvedenými v článku 18 ods. 6 ***a samotnou žiadosťou. Tieto žiadosti sa majú zohľadniť, ak je k dispozícii dostatok voľnej kapacity bez toho, aby sa obmedzili potreby následných žiadostí.***

Pozmeňujúci návrh 146

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Pri **zamietnutí** žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle zamietnuť žiadosť. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

Pozmeňujúci návrh

Pri **spracúvaní** žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, **by mal manažér infraštruktúry ponúknuť alternatívu a podľa časových možností by tomu mala predchádzať konzultácia s príslušnými žiadateľmi. Ak pri zamietnutí žiadosti nie je možná žiadna alternatívna ponuka**, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle zamietnuť žiadosť. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

Pozmeňujúci návrh 147

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Manažér infraštruktúry posúdi žiadosti predložené po počiatočnej lehote a pred konečným termínom stanoveným v **bode** 4 prílohy I. V takýchto prípadoch manažéri infraštruktúry pridelia práva na kapacitu v súlade s oddielom 4 bodom 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

8. Manažér infraštruktúry posúdi žiadosti predložené po počiatočnej lehote a pred konečným termínom stanoveným v **oddieli** 4 prílohy I. V takýchto prípadoch manažéri infraštruktúry pridelia práva na kapacitu v súlade s oddielom 4 bodom 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 148

Návrh nariadenia

Článok 33 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu v rámci priebežného plánovacieho procesu v súlade s lehotami stanovenými v

Pozmeňujúci návrh

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu v rámci priebežného plánovacieho procesu v súlade s lehotami stanovenými v

bode 6 prílohy I. Manažéri infraštruktúry na tento účel vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.

oddiel 6 prílohy I. Manažéri infraštruktúry na tento účel vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.

Pozmeňujúci návrh 149

Návrh nariadenia

Článok 33 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni po období platnosti cestovného poriadku zahŕňajúce prvý deň uvedený v žiadosti na maximálne obdobie uvedené v **bode** 6 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

b) špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni po období platnosti cestovného poriadku zahŕňajúce prvý deň uvedený v žiadosti na maximálne obdobie uvedené v **oddieli** 6 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 150

Návrh nariadenia

Článok 33 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18, manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu vyhradenú na priebežný plánovací proces pridelovania na základe zásady pridelovania stanovenej v **oddieli** 5 **bode** 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18, manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu vyhradenú na priebežný plánovací proces pridelovania na základe zásady pridelovania stanovenej v **oddieli** 6 **bode** 2 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 151

Návrh nariadenia

Článok 33 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry **môžu** v súlade s pravidlami a postupmi stanovenými v článku 20 **odmietnuť prideliť** kapacitu pre žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak takéto žiadosti nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity prijatým v súlade s článkom 18.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry **sa** v súlade s pravidlami a postupmi stanovenými v článku 20 **snažia ponúknuť alternatívnu** kapacitu pre žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak takéto žiadosti nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity prijatým v súlade s článkom 18. **Ak nie je možné**

Zamietnutie sa žiadateľovi bezodkladne oznámi. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

ponúknuť alternatívu, manažér infraštruktúry môže takejto nekonzistentnej žiadosti odmietnuť prideliť kapacitu. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

Pozmeňujúci návrh 152

Návrh nariadenia Článok 33 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. **Manažéri infraštruktúry informujú regulačný orgán o všetkých prijatých žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedajú parametrom dostupnej kapacity vymedzenej v pláne ponuky kapacity, a to bez ohľadu na to, či boli prijaté alebo zamietnuté. Regulačný orgán na základe týchto informácií vydá najmenej každé dva roky stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.**

Pozmeňujúci návrh

5. **vypúšťa sa**

Pozmeňujúci návrh 153

Návrh nariadenia Článok 36 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Sieť ENIM **vypracuje** usmernenia k mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov pre žiadosti o viacsieťovú kapacitu a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh

8. **Do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a po konzultácii s platformou ERP vypracuje** sieť ENIM usmernenia k mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov pre žiadosti o viacsieťovú kapacitu a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 154

Návrh nariadenia
Článok 36 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. *Komisia do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt s cieľom stanoviť podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri konsenzuálnom mechanizme riešenia konfliktov pre žiadosti o kapacitu viacerých sietí, a zmeniť odsek 8 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.*

Pozmeňujúci návrh 155

Návrh nariadenia
Článok 37 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. V kontexte **procesu** formálneho riešenia konfliktov sa žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu zohľadňujú v celom rozsahu. Ak sa v súlade s článkom 8 ods. 6 uplatňujú rôzne vnútroštátne parametre, tieto parametre sa použijú pre príslušné oddiely.

2. V kontexte **mechanizmu** formálneho riešenia konfliktov sa žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu zohľadňujú v celom rozsahu. Ak sa v súlade s článkom 8 ods. 6 uplatňujú rôzne vnútroštátne parametre, tieto parametre sa použijú pre príslušné oddiely.

Pozmeňujúci návrh 156

Návrh nariadenia
Článok 37 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. *V tejto súvislosti sieť ENRRB zostaví usmernenia na uľahčenie harmonizovaného uplatňovania článku 3.*

Pozmeňujúci návrh 157

Návrh nariadenia
Článok 39 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. *V prípadoch, keď je kapacita vyhradená, ale nevyužíva sa, sa uplatňuje náhrada v súlade s článkom 40.*

Pozmeňujúci návrh 158

Návrh nariadenia
Článok 39 – odsek 7 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Manažér infraštruktúry ponúkne žiadateľovi práva na alternatívnu kapacitu v lehotách stanovených v oddiele 8 prílohy I. Ak *to* nie je **možné**, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľovi relevantné informácie, ktoré mu umožnia podať novú žiadosť o kapacitu infraštruktúry. V uvedených informáciách sa podľa potreby uvedie odkaz na plán ponuky kapacity uvedený v článku 18 a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí uvedené v článku 19.

Manažér infraštruktúry ponúkne žiadateľovi práva na alternatívnu kapacitu v lehotách stanovených v oddiele 8 prílohy I. Ak nie je **možná žiadna alternatívna ponuka v súlade s článkom 32 ods. 5 a článkom 33 ods. 4**, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľovi relevantné informácie, ktoré mu umožnia podať novú žiadosť o kapacitu infraštruktúry. V uvedených informáciách sa podľa potreby uvedie odkaz na plán ponuky kapacity uvedený v článku 18 a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí uvedené v článku 19.

Pozmeňujúci návrh 159

Návrh nariadenia
Článok 39 – odsek 8 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Sieť ENIM vypracuje a prijme harmonizované postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Do... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] sieť ENIM vypracuje a prijme harmonizované postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 160

Návrh nariadenia

Článok 39 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť pravidlá a postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zmeniť odsek 8 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do ... [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 161

Návrh nariadenia

Článok 40 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Sieť ENIM po konzultácii s ENRRB určí harmonizované podmienky, podľa ktorých vzniká nárok na náhradu. V týchto podmienkach sa zohľadnia pravidlá stanovené v článku 39 ods. 4 a 8. Sieť ENIM zahrnie uvedené podmienky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. ENRRB uverejní stanovisko k podmienkam vymedzeným sieťou ENIM.

3. Sieť ENIM po konzultácii s ENRRB **a s platformou ERP** určí **do [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]** harmonizované podmienky, podľa ktorých vzniká nárok na náhradu. V týchto podmienkach sa zohľadnia pravidlá stanovené v článku 39 ods. 4 a 8. Sieť ENIM zahrnie uvedené podmienky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. ENRRB uverejní stanovisko k podmienkam vymedzeným sieťou ENIM.

Pozmeňujúci návrh 162

Návrh nariadenia

Článok 40 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6. Regulačné orgány rozhodujú o

6. Regulačné orgány rozhodujú o

sporoch týkajúcich sa dôvodu zmeny práva na kapacitu alebo *oneskorenej* náhrady a prijímú rozhodnutie bezodkladne a do jedného mesiaca od zhromaždenia všetkých informácií potrebných na posúdenie príčiny zmeny. Regulačné orgány o takýchto rozhodnutiach informujú ENRRB a môžu s ňou konzultovať. ENRRB zabezpečí, aby takéto rozhodnutia boli koherentné a založené na všeobecne uznávaných zásadách.

sporoch týkajúcich sa dôvodu zmeny práva na kapacitu alebo *oneskorenia pri platbe* náhrady a prijímú rozhodnutie bezodkladne a do jedného mesiaca od zhromaždenia všetkých informácií potrebných na posúdenie príčiny zmeny. Regulačné orgány o takýchto rozhodnutiach informujú ENRRB a môžu s ňou konzultovať. ENRRB zabezpečí, aby takéto rozhodnutia boli koherentné a založené na všeobecne uznávaných zásadách.

Pozmeňujúci návrh 163

Návrh nariadenia Článok 40 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Komisia *môže prijať vykonávacie* akty, v ktorých stanoví podmienky, za ktorých vzniká nárok na vyplatenie náhrady, kategorizáciu zmien práv na kapacitu a metodiky na stanovenie úrovni náhrady. Uvedené *vykonávacie* akty sa prijímú *v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.*

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia *je splnomocnená prijímať delegované* akty *v súlade s článkom 71*, v ktorých stanoví podmienky, za ktorých vzniká nárok na vyplatenie náhrady, kategorizáciu zmien práv na kapacitu a metodiky na stanovenie úrovni náhrady, *a zmeniť odsek 2 tohto článku.* Uvedené *delegované* akty sa prijímú *do ... [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.*

Pozmeňujúci návrh 164

Návrh nariadenia Článok 41 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Sieť ENIM vypracuje a prijme usmernenia na transparentné a nediskriminačné riadenie a pridelovanie kapacity infraštruktúry v prípade narušenia siete. Sieť ENIM vypracuje najmä usmernenia o uplatňovaní procesu súbežného pridelovania kapacity a zásady „kto prv príde, ten prv berie“.

Pozmeňujúci návrh

Do... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] sieť ENIM vypracuje a prijme usmernenia na transparentné a nediskriminačné riadenie a pridelovanie kapacity infraštruktúry v prípade narušenia siete. Sieť ENIM vypracuje najmä usmernenia o uplatňovaní procesu súbežného pridelovania kapacity a

zásady „kto prv príde, ten prv berie“.

Pozmeňujúci návrh 165

Návrh nariadenia

Článok 41 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

V prípade procesu súbežného pridelovania sieť ENIM vypracuje usmernenia k postupom, ktoré sa majú uplatňovať, vrátane prípadného uplatňovania **procesu** konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a **procesu** formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37. Sieť ENIM zahrnie tieto usmernenia do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh

V prípade procesu súbežného pridelovania sieť ENIM vypracuje usmernenia k postupom, ktoré sa majú uplatňovať, vrátane prípadného uplatňovania **mechanizmu** konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a **mechanizmu** formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37. Sieť ENIM zahrnie tieto usmernenia do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 166

Návrh nariadenia

Článok 41 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry nesmú pri zmene harmonogramu jednostranne meniť ani rušiť existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení. Na základe skúseností regulačných orgánov, manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a vzhľadom na činnosti siete ENIM a ENRRB však Komisia **môže** prijať **vykonávací** akt, v ktorom sa stanovujú kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušení siete. **Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.**

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry nesmú pri zmene harmonogramu jednostranne meniť ani rušiť existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení. Na základe skúseností regulačných orgánov, manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a vzhľadom na činnosti siete ENIM a ENRRB **je** však Komisia **splnomocnená** prijať **delegovaný** akt **v súlade s článkom 71**, v ktorom sa stanovujú kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušení siete **a zmeniť odsek 2 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijmú do ... [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. Zahrnú sa do**

Pozmeňujúci návrh 167

Návrh nariadenia

Článok 42 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Manažéri infraštruktúry uverejnia a sprístupnia osobitné pravidlá a postupy uvedené v odseku 2. Následne ich predložia Komisii.

Pozmeňujúci návrh 168

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Manažéri infraštruktúry zavedú pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku. Tieto pravidlá a postupy sa uverejnia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a musia sa vzťahovať na riadenie dopravy v situáciách uvedených v článku 42 ods. 1 písm. a), b) a c) tohto nariadenia.

1. **Do ... [18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]** manažéri infraštruktúry zavedú pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku. Tieto pravidlá a postupy sa uverejnia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a musia sa vzťahovať na riadenie dopravy v situáciách uvedených v článku 42 ods. 1 písm. a), b) a c) tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 169

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Cieľom pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 je minimalizovať celkový vplyv odchýlok od cestovného poriadku na železničnú dopravu, pričom sa zohľadnia potreby všetkých druhov

2. Cieľom pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 je minimalizovať celkový vplyv odchýlok od cestovného poriadku na železničnú dopravu, pričom sa zohľadnia potreby všetkých druhov

dopravy. **Zásady** môžu zahŕňať pravidlá prednosti pre riadenie medzi rôznymi druhmi dopravy a osobitné postupy, kritériá a ciele, ktoré sa majú uplatňovať v rámci prístupu založeného na optimalizácii, ktorý sa opiera skôr o optimalizáciu cieľovej funkcie, ako je minimalizácia minút meškania alebo času návratu k bežnej prevádzke, než o explicitné pravidlá prednosti.

dopravy. **Pravidlá a postupy** môžu zahŕňať pravidlá prednosti pre riadenie medzi rôznymi druhmi dopravy a osobitné postupy, kritériá a ciele, ktoré sa majú uplatňovať v rámci prístupu založeného na optimalizácii, ktorý sa opiera skôr o optimalizáciu cieľovej funkcie, ako je minimalizácia minút meškania alebo času návratu k bežnej prevádzke, než o explicitné pravidlá prednosti.

Pozmeňujúci návrh 170

Návrh nariadenia Článok 43 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou **prijme** manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel zavedie pohotovostný plán v súlade s článkom 19. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, dotknutí manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú s cieľom obnoviť cezhraničnú dopravu do normálneho stavu v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.

Pozmeňujúci návrh

3. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou manažér infraštruktúry **bezodkladne prijme** všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel zavedie pohotovostný plán v súlade s článkom 19. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, dotknutí manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú s cieľom obnoviť cezhraničnú dopravu do normálneho stavu v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.

Pozmeňujúci návrh 171

Návrh nariadenia Článok 43 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Odchýlky sa povoľujú len v riadne odôvodnených prípadoch a schvaľuje ich vnútroštátny regulačný orgán.

Pozmeňujúci návrh 172

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

V prípadoch vyššej moci a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu incidentu, ktorý zapríčini dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené práva na kapacitu bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na opravu systému.

Pozmeňujúci návrh

V prípadoch vyššej moci a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu incidentu, ktorý zapríčini dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené práva na kapacitu bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na opravu systému, **pričom sa zároveň vynaloží maximálne úsilie na to, aby sa poskytla možná alternatíva.**

Pozmeňujúci návrh 173

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. V prípade odobratia kapacity manažéri infraštruktúry včas informujú železničné podniky o ich časovom manažmente, napredovaní opráv a o možných alternatívach ku kapacite, ktorá im bola pridelená.

Pozmeňujúci návrh 174

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 6 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6a. Komisia do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt s cieľom stanoviť pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku a zmeniť odsek 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným

v článku 72 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 175

Návrh nariadenia

Článok 44 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Sieť ENIM vypracuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a zainteresovanými stranami prostredníctvom konzultačného procesu uvedeného v článku 54, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia (EÚ) 2012/2085.

Pozmeňujúci návrh

Sieť ENIM vypracuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a zainteresovanými stranami prostredníctvom konzultačného procesu uvedeného v článku 54, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia (EÚ) 2021/2085.

Pozmeňujúci návrh 176

Návrh nariadenia

Článok 44 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia poskytuje usmernenia pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

Pozmeňujúci návrh

2. Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia poskytuje usmernenia pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke **vrátane ENRRB**.

Pozmeňujúci návrh 177

Návrh nariadenia

Článok 44 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Po zohľadnení rámca prijatého sieťou ENIM v súlade s odsekom 1 je

Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť podrobnosti koordinácie cezhraničného riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a zmeniť odsek 2 tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do ... [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 178

Návrh nariadenia Článok 46 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Ak incident má alebo pravdepodobne bude mať vplyv na jednu alebo viacero sietí, manažér infraštruktúry **na mieste, kde** došlo k incidentu, vyhlási narušenie viacerých sietí a koordinuje opatrenia v súlade s článkami 44, 45 a 53.

Pozmeňujúci návrh

2. Ak incident má alebo pravdepodobne bude mať vplyv na jednu alebo viacero sietí, manažér infraštruktúry, **v ktorej** došlo k incidentu, vyhlási narušenie viacerých sietí a koordinuje opatrenia v súlade s článkami 44, 45 a 53.

Pozmeňujúci návrh 179

Návrh nariadenia Článok 46 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Sieť ENIM určí harmonizovanú metódu odhadu pravdepodobného trvania a vplyvu narušenia siete a zahrnie ju do európskeho rámca pre koordináciu riadenia dopravy a krízového riadenia uvedeného v článku 44.

Pozmeňujúci návrh

3. Sieť ENIM určí harmonizovanú metódu odhadu pravdepodobného trvania a vplyvu narušenia siete a zahrnie ju do európskeho rámca pre koordináciu riadenia dopravy, **riadenia narušení** a krízového riadenia uvedeného v článku 44.

Pozmeňujúci návrh 180

Návrh nariadenia Článok 46 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. V prípade čiastočného alebo

úplného prerušenia dopravy spôsobeného narušením prevádzky vlaku v dôsledku technickej poruchy, incidentu alebo nehody na cezhraničnej trati, ktorá trvá dlhšie ako 15 dní, dotknutí manažéri infraštruktúry vypracujú do 30 dní od udalosti správu o incidente. Správa o incidente obsahuje aspoň:

a) informácie o všetkých prevádzkových opatreniach prijatých na zabezpečenie alternatívnych trás;

b) informácie o všetkých opatreniach prijatých na obnovenie pravidelnej dopravy na prerušenej trati.

Správa sa sprístupní verejnosti a pravidelne sa aktualizuje až do zrušenia prerušenia.

ERA môže vydať odporúčania týkajúce sa zlepšených opatrení na riešenie narušenia a obmedzení dopravnej kapacity spôsobených nehodou.

Pozmeňujúci návrh 181

Návrh nariadenia

Článok 47 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa núdzové opatrenia v čo najväčšej možnej miere riadili zásadami riadenia kapacity a dopravy stanovenými v tomto nariadení a aby využívali existujúce plány vypracované v súlade s článkom 19. Tieto núdzové opatrenia **koordinujú** s ostatnými členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh 182

Návrh nariadenia

Článok 49 – odsek 1

Pozmeňujúci návrh

Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa núdzové opatrenia v čo najväčšej možnej miere riadili zásadami riadenia kapacity a dopravy stanovenými v tomto nariadení a aby využívali existujúce plány vypracované v súlade s článkom 19. Tieto núdzové opatrenia **koordinuje** s ostatnými členskými štátmi.

1. Sieť ENIM v súlade s článkom 7f písm. d) smernice 2012/34/EÚ monitoruje a meria/hodnotí výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry **s prihliadnutím na všeobecné ciele stanovené v článku 2 tohto nariadenia. Manažéri železničnej infraštruktúry takisto monitorujú výkonnosť služieb železničnej dopravy.**

1. **Komisia prijme výkonnostné ciele Únie pre oblasti výkonnosti stanovené v prílohe VII. Ciele musia byť v súlade s cieľmi presunu prepravy a pravidelne sa aktualizujú.** Sieť ENIM v súlade s článkom 7f písm. d) smernice 2012/34/EÚ s podporou manažérov železničnej infraštruktúry monitoruje a meria/hodnotí výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry **a služieb železničnej dopravy, pričom zohľadňuje výkonnostné ciele Únie a manažérov infraštruktúry. Sieť ENIM pravidelne informuje orgán na preskúmanie výkonnosti a Komisiu.**

Pozmeňujúci návrh 183

Návrh nariadenia Článok 49 – odsek 2

2. Manažéri infraštruktúry si na tento účel stanovujú vlastné výkonnostné ciele v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 uvedenej smernice. Zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. Manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných postupov stanovených v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti.

2. Manažéri infraštruktúry si na tento účel stanovujú vlastné výkonnostné ciele v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 uvedenej smernice. **Manažéri infraštruktúry konzultujú s príslušnými vnútroštátnymi a európskymi orgánmi s cieľom zabezpečiť, aby boli tieto ciele v súlade s výkonnostnými cieľmi Únie.** Zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. Manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky

od spoločných postupov stanovených v európskom rámci pre preskúvanie výkonnosti. ***Odchýlky sa povoľujú len v riadne odôvodnených prípadoch a schvaľuje ich regulačný orgán.***

Pozmeňujúci návrh 184

Návrh nariadenia Článok 50 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. ***Sieť*** ENIM vytvorí a zavedie do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. V tomto rámci sa musia zohľadniť najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3, článku 8 ods. 4 a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové požiadavky, výkonnostné ciele a cieľové hodnoty stanovené v ***[článku 18 nového nariadenia o TEN-T]***.

Pozmeňujúci návrh

1. ***ERA s podporou siete*** ENIM vytvorí a zavedie do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. V tomto rámci sa musia zohľadniť najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3, článku 8 ods. 4 a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové požiadavky, výkonnostné ciele a cieľové hodnoty stanovené v ***článku 19 nariadenia (EÚ) 2024/... [nového nariadenia o TEN-T]***.

Pozmeňujúci návrh 185

Návrh nariadenia Článok 50 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. ENRRB prijme odporúčanie týkajúce sa európskeho rámca pre preskúvanie výkonnosti do [šesť mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Pri vytváraní a vykonávaní európskeho rámca pre preskúvanie výkonnosti ERA zohľadní odporúčanie vydané ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 186

Návrh nariadenia
Článok 50 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Komisia **môže prijať** vykonávacie akty, v **ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce** sa prvkov uvedených v odseku 2 písm. b) až d), v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 72 ods. 2. Komisia pritom **zohľadní prácu siete ENIM v súlade s odsekom 3 a všetky odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti.**

Pozmeňujúci návrh

5. Komisia **do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme** vykonávacie akty **s cieľom stanoviť jednotné podmienky uplatňovania prvkov uvedených v odseku 2 tohto článku do ... [36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vrátane podrobných pravidiel týkajúcich** sa prvkov uvedených v odseku 2 písm. b) až d) **a výkonnostných cieľov. Tieto vykonávacie akty sa prijmú** v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 72 ods. 2. Komisia pritom **konzultuje so sieťou ENIM, platformou ERP, ENRRB, orgánom na preskúmanie výkonnosti, ERA a spoločným podnikom pre európske železnice.**

Pozmeňujúci návrh 187

Návrh nariadenia
Článok 51 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a článok 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100, sieť ENIM vypracuje a uverejní do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] **európsku správu** o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia a každoročne ju **uverejní.**

Pozmeňujúci návrh

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a článok 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100, sieť ENIM vypracuje a uverejní do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] **návrh európskej správy** o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia a každoročne ju **aktualizuje. Na základe tejto správy ERA podporuje Komisiu pri monitorovaní a podávaní správ o pokroku dosiahnutom v súvislosti s cieľmi Únie v oblasti železničnej dopravy vrátane predpokladaného rastu železničnej dopravy plánovaného na roky 2030 a 2050. Návrh európskej správy o**

**preskúmaní výkonnosti za pošle orgánu
na preskúmanie výkonnosti.**

²³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1100 zo 7. júla 2015 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 181, 9.7.2015, s. 1).

²³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1100 zo 7. júla 2015 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 181, 9.7.2015, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 188

**Návrh nariadenia
Článok 51 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypracuje **samostatný oddiel správy**, v ktorom uvedie svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, odporúčania k otázkam výkonnosti, ktoré **sa majú prioritne riešiť**, a **odporúčania k opatreniam na zvýšenie výkonnosti**.

Pozmeňujúci návrh

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypracuje **a prijme európsku správu o preskúmaní výkonnosti**, v ktorej uvedie svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, **vyjadrené nezhody a odporúčania k otázkam výkonnosti vrátane opatrení na zvýšenie výkonnosti**, správa sa zahrnie do nasledujúceho programu v súlade s článkom 55 ods. 8.

Pozmeňujúci návrh 189

**Návrh nariadenia
Článok 51 – odsek 3**

Text predložený Komisiou

3. Správa o preskúmaní výkonnosti musí zahŕňať aspoň trate v **európskych dopravných koridoroch uvedených v nariadení [nové nariadenie o TEN-T]** a musí obsahovať informácie požadované v **[článku 53 ods. 3 písm. g)] daného nariadenia**. Uvedené informácie musia byť dostatočne podrobné z hľadiska územnej pôsobnosti a mali by sa vzťahovať na dostatočne dlhé obdobie, aby umožnili

Pozmeňujúci návrh

3. **Európska** správa o preskúmaní výkonnosti musí zahŕňať aspoň trate v **jednotnom európskom železničnom priestore** a musí obsahovať informácie požadované v **článku 54 ods. 3 písm. g) nariadenia (EÚ) 2024/...** [nové nariadenie o TEN-T]. Uvedené informácie musia byť dostatočne podrobné z hľadiska územnej pôsobnosti a mali by sa vzťahovať na dostatočne dlhé obdobie, aby umožnili

zmysluplné výklady.

zmysluplné výklady.

Pozmeňujúci návrh 190

Návrh nariadenia Článok 51 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel o výkonnosti koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53 a o konzultačnom mechanizme uvedenom v článku 54 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

4. **Európska** správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel o výkonnosti koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53 a o konzultačnom mechanizme uvedenom v článku 54 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 191

Návrh nariadenia Článok 51 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Európska správa o preskúmaní výkonnosti obsahuje samostatný oddiel o vykonávaní procesov zavedených sieťou ENIM. Obsahuje aj analýzu pokroku pri vykonávaní v rôznych členských štátoch vrátane správ o vnútroštátnych výnimkách a odporúčaní na ďalšiu harmonizáciu.

Pozmeňujúci návrh 192

Návrh nariadenia Článok 52 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia môže v súlade s postupom uvedeným v článku 73 ods. 3 zriadiť alebo určiť neustranný a príslušný orgán, ktorý má plniť funkciu orgánu na preskúmanie výkonnosti.

Pozmeňujúci návrh

1. Do... [šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] sa zriadi orgán na preskúmanie výkonnosti ako neustranný, kompetentný a samostatný orgán. **Jeho členovia sa vymenúvajú na základe zásluh, ako aj s cieľom**

zabezpečiť kombináciu zručností a skúseností súvisiacich s riadením železničnej kapacity.

Členov orgánu na preskúmanie výkonnosti vymenúva Komisia prostredníctvom postupu na výber odborníkov. Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť podrobnosti o organizácii, riadení a financovaní orgánu na preskúmanie výkonnosti. Uvedený delegovaný akt sa prijme do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Orgán na preskúmanie výkonnosti je pri výkone úloh, ktoré sa mu ukladajú v tomto nariadení, nezávislý a nevyžaduje ani nezohľadňuje pokyny od žiadnej vlády členského štátu, Komisie, ERA ani od žiadneho iného súkromného alebo verejného subjektu.

Pozmeňujúci návrh 193

Návrh nariadenia Článok 52 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti poskytuje Komisii a európskym koordinátorom na ich žiadosť poradenstvo v otázkach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti poskytuje Komisii, **ERA**, **sieti ENIM** a európskym koordinátorom na ich žiadosť poradenstvo v otázkach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 194

Návrh nariadenia Článok 52 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) poskytuje odporúčania sieti ENIM,

Pozmeňujúci návrh

a) poskytuje odporúčania **Komisii** a

pokiaľ ide o vytvorenie a preskúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50, okrem iného v súvislosti s oblasťami výkonnosti, aspektami výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v každej z oblastí výkonnosti, ako aj k harmonizácii metodík, procesov, kritérií a definícií na zber a analýzu údajov súvisiacich s výkonnosťou a ukazovateľmi výkonnosti;

sieti ENIM, pokiaľ ide o vytvorenie a preskúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50, okrem iného v súvislosti s oblasťami výkonnosti, aspektami výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v každej z oblastí výkonnosti, ako aj k harmonizácii metodík, procesov, kritérií a definícií na zber a analýzu údajov súvisiacich s výkonnosťou a ukazovateľmi výkonnosti;

Pozmeňujúci návrh 195

Návrh nariadenia

Článok 52 – odsek 3 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) poskytuje odporúčania sieti ENIM, ENRRB, manažérom infraštruktúry, žiadateľom, regulačným orgánom, orgánom členských štátov a v prípade potreby iným zainteresovaným stranám v súvislosti s nápravnými opatreniami, riadením kapacity, riadením dopravy, riadením narušení a krízovým riadením;

Pozmeňujúci návrh

b) poskytuje odporúčania sieti ENIM, **ERA**, ENRRB, manažérom infraštruktúry, žiadateľom, regulačným orgánom, orgánom členských štátov a v prípade potreby iným zainteresovaným stranám v súvislosti s nápravnými opatreniami, riadením kapacity, riadením dopravy, riadením narušení a krízovým riadením;

Pozmeňujúci návrh 196

Návrh nariadenia

Článok 52 – odsek 3 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) preskúmava výsledky návrhu európskej správy o preskúmaní výkonnosti a vypracúva **samosiatný oddiel uvedený** v článku 51 ods. 2;

Pozmeňujúci návrh

c) preskúmava výsledky návrhu európskej správy o preskúmaní výkonnosti a vypracúva **správu uvedenú** v článku 51 ods. 2;

Pozmeňujúci návrh 197

Návrh nariadenia

Článok 52 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Sieť ENIM, koordinátor siete, manažéri infraštruktúry, regulačné orgány, ENRRB a prípadne ďalšie zainteresované strany spolupracujú s orgánom na preskúmanie výkonnosti a predovšetkým mu z **vlastnej iniciatívy alebo na jeho žiadosť** poskytujú informácie týkajúce sa výkonnosti a vynaložia maximálne úsilie na zohľadnenie jeho odporúčaní v rámci riadenia výkonnosti železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

5. Sieť ENIM, koordinátor siete, manažéri infraštruktúry, regulačné orgány, ENRRB, **ERA** a prípadne ďalšie zainteresované strany spolupracujú s orgánom na preskúmanie výkonnosti a predovšetkým mu poskytujú informácie týkajúce sa výkonnosti a vynaložia maximálne úsilie na zohľadnenie jeho odporúčaní v rámci riadenia výkonnosti železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 198

Návrh nariadenia

Článok 53 – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Koordinácia sa **vzťahuje na všetky trate a uzly**, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov stanovených v článku 7 a prílohe III k [novému nariadeniu o TEN-T].

Pozmeňujúci návrh

Koordinácia sa **posilní najmä v prípade tých tratí a uzlov TEN-T**, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov stanovených v článku 7 a prílohe III k [novému nariadeniu o TEN-T].

Pozmeňujúci návrh 199

Návrh nariadenia

Článok 53 – odsek 3 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty a orgány verejnej služby môžu rozšíriť pokrytie aj na iné linky.

Pozmeňujúci návrh 200

Návrh nariadenia

Článok 54 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na zabezpečenie

Pozmeňujúci návrh

1. Sieť ENIM **do ... [12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]**

vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50. **Proces** sa vypracúva a vykonáva s podporou koordinátora siete a so zapojením **určených** kontaktných miest **manažérov** infraštruktúry uvedených v článku 60.

vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na zabezpečenie vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami **vrátane zástupcov ERA a členských štátov, ako aj zastupiteľské orgány uvedené v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796** a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50. **Mechanizmus** sa vypracúva a vykonáva s podporou koordinátora siete a so zapojením kontaktných miest **určených manažérmí** infraštruktúry uvedených v článku 60.

Pozmeňujúci návrh 201

Návrh nariadenia Článok 54 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Ak sieť ENIM prijme stanovisko alebo odporúčanie, ktoré bude mať pravdepodobne vplyv na železničné podniky, iných žiadateľov, iné subjekty zainteresované na prevádzke a zainteresované strany, uverejní návrh na konzultáciu s dotknutými stranami. Dotknutým stranám sa poskytne primeraný čas na vyjadrenie sa k návrhu rozhodnutia. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.

Pozmeňujúci návrh

2. Ak sieť ENIM prijme stanovisko alebo odporúčanie, ktoré bude mať pravdepodobne vplyv na železničné podniky, iných žiadateľov, iné subjekty zainteresované na prevádzke a zainteresované strany **vrátane zástupcov ERA a členských štátov, ako aj zastupiteľské orgány uvedené v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796**, uverejní návrh na konzultáciu s dotknutými stranami. Dotknutým stranám sa poskytne primeraný čas na vyjadrenie sa k návrhu rozhodnutia. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov. **Keď sieť ENIM prijme rozhodnutie, ktoré by mohlo mať vplyv na ERP, bude ho konzultovať s príslušnými poradnými skupinami.**

Pozmeňujúci návrh 202

Návrh nariadenia
Článok 54 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Sieť ENIM pri prijímaní konečného stanoviska alebo odporúčania zohľadní spätnú väzbu, ktorú poskytli dotknuté strany v súlade s odsekom 2. Ak sieť ENIM nezohľadní významné prvky poskytnutej spätnej väzby, uvedie dôvody takéhoto konania.

Pozmeňujúci návrh

3. Sieť ENIM pri prijímaní konečného stanoviska alebo odporúčania zohľadní spätnú väzbu, ktorú poskytli dotknuté strany v súlade s odsekom 2. Ak sieť ENIM nezohľadní významné prvky poskytnutej spätnej väzby, uvedie **opodstatnené** dôvody takéhoto konania.

Pozmeňujúci návrh 203

Návrh nariadenia
Článok 54 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. V prípade rozdielných názorov medzi sieťou ENIM a poradnými orgánmi poradné orgány informujú ENRRB. ENRRB zohľadní takéto rozdielne názory vo svojej európskej správe o preskúmaní výkonnosti uvedenej v článku 51.

Pozmeňujúci návrh 204

Návrh nariadenia
Článok 54 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Komisia do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť jednotné podmienky na zabezpečenie primeraných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami a zmeniť odsek 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3. Zahrnú sa do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 205

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Všetci manažéri železničnej infraštruktúry **zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T, uvedené v [článku 6 nového nariadenia o TEN-T a prílohe I k nemu]**, sú členmi siete ENIM. Vymenúvajú zástupcu a jeho náhradníka.

Pozmeňujúci návrh

2. Všetci manažéri železničnej infraštruktúry **jednotného európskeho železničného priestoru** sú členmi siete ENIM. Vymenúvajú zástupcu a jeho náhradníka.

Pozmeňujúci návrh 206

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Komisia **je členom** siete ENIM bez hlasovacieho práva. **Podporuje** činnosť siete ENIM a **uľahčuje** koordináciu.

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia **a ERA sú členmi** siete ENIM bez hlasovacieho práva. **Podporujú** činnosť siete ENIM a **uľahčujú** koordináciu.

Pozmeňujúci návrh 207

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Sieť ENIM určí svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje aspoň na obdobie dvoch rokov. Sieť ENIM konzultuje návrh pracovného programu so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke prostredníctvom konzultačného mechanizmu uvedeného v článku 54. Okrem toho konzultuje s Európskou komisiou, Železničnou agentúrou Európskej únie a spoločným podnikom pre

Pozmeňujúci návrh

8. Sieť ENIM určí svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje aspoň na obdobie dvoch rokov. Sieť ENIM konzultuje návrh pracovného programu **s platformou ERP, poradnými skupinami ustanovenými v článku 55a**, so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke prostredníctvom konzultačného mechanizmu uvedeného v článku 54. Okrem toho konzultuje s Európskou komisiou, Železničnou agentúrou

európske železnice a prípadne s ďalšími zainteresovanými stranami.

Európskej únie a spoločným podnikom pre európske železnice a prípadne s ďalšími zainteresovanými stranami.

Pozmeňujúci návrh 208

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Pri vypracúvaní európskych rámcov pre riadenie kapacít, riadenie dopravy a riadenie výkonnosti siet' ENIM konzultuje s ERP.

Pozmeňujúci návrh 209

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 8 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8b. Manažéri železničnej infraštruktúry a pridel'ovacie orgány tretích krajín zodpovedné za trate transeurópskej dopravnej siete majú dovoľené pripojiť sa k sieti ENIM ako pozorovatelia.

Pozmeňujúci návrh 210

Návrh nariadenia

Článok 55 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 55a

Európska železničná platforma

1. Týmto sa zriaďuje Európska železničná platforma (platforma ERP) ako poradný orgán pre ENIM.

2. Platforma ERP pozostáva zo zástupcov železničných podnikov využívajúcich

európsku železničnú infraštruktúru. Členom platformy ERP môže byť aj každý žiadateľ, ktorý využíva európsku železničnú infraštruktúru jednotlivo alebo prostredníctvom združení, prevádzkovatelia servisných zariadení a terminálov, zainteresované strany v oblasti multimodálnej kapacity, ako sú námorné a vnútrozemské vodné prístavy a vlastníci iných servisných zariadení súvisiacich so železničnou dopravou. Každý člen vymenuje jedného zástupcu a jedného náhradníka. Komisia a ERA sa v rámci platformy ERP vymenujú aj za pozorovateľov. Odvetvie železničnej dopravy môže byť prizvané k účasti na poradných skupinách a diskusiách, aby mohlo byť lepšie informované a pripravené.

3. Komisia pomáha platforme ERP stanovením spôsobov jej fungovania vrátane podmienok prijímania zástupcov kategórií podľa odseku 2 do platformy.

4. Platforma ERP po konzultácii s Komisiou a jej schválení prijme a uverejní svoj rokovací poriadok. Svoje činnosti organizuje v súlade s rokovacím poriadkom. V rokovacom poriadku platformy ERP sa okrem iného stanovuje frekvencia zasadnutí a organizácia jej činností. ERP môže organizovať svoje činnosti v podskupinách, zoskupovať typy zainteresovaných strán a regionálne klastre.

5. Sieť ENIM konzultuje s platformou ERP pred prípravou a prijatím európskych rámcov pre riadenie kapacity, riadenie dopravy a riadenie výkonnosti. Platforma ERP môže vydávať svoje vlastné stanoviská, ktoré zohľadní sieť ENIM. Platforma ERP môže vydávať aj stanoviská z vlastnej iniciatívy adresované ERA a/alebo Komisii.

6. Konzultáciami podľa tohto článku nie je dotknuté právo žiadateľov odvolať sa proti rozhodnutiam siete ENIM.

7. Platforma ERP adresuje ERA a Komisii výročnú správu o svojich činnostiach. Táto správa sa uverejní.

Pozmeňujúci návrh 211

**Návrh nariadenia
Článok 57 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

2. Sieť ENIM prizve Komisiu, európskych koordinátorov a v prípade potreby zástupcov členských štátov na svoje zasadnutia, aby s nimi prediskutovala otázky týkajúce sa rozvoja železničnej infraštruktúry a zabezpečila spoluprácu s európskymi koordinátormi, ako sa uvádza v [novom nariadení o TEN-T]. Sieť ENIM poskytuje informácie požadované podľa [článku 53 tretieho pododseku nového nariadenia o TEN-T].

Pozmeňujúci návrh

2. Sieť ENIM prizve Komisiu, európskych koordinátorov, **platformu ERP** a v prípade potreby **zástupcov ERA a zástupcov členských štátov, ako aj zastupiteľské orgány uvedené v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796** na svoje zasadnutia, aby s nimi prediskutovala otázky týkajúce sa rozvoja železničnej infraštruktúry a zabezpečila spoluprácu s európskymi koordinátormi, ako sa uvádza v [novom nariadení o TEN-T]. Sieť ENIM poskytuje informácie požadované podľa [článku 53 tretieho pododseku nového nariadenia o TEN-T].

Pozmeňujúci návrh 212

**Návrh nariadenia
Článok 57 a (nový)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 57a

Zodpovednosti siete ERA

1. Okrem úloh stanovených v nariadení (EÚ) 2016/796 je sieť ERA zodpovedná za všetky úlohy, ktoré jej boli pridelené v tomto nariadení. Jej úlohy sú najmä:

a) na žiadosť Komisie poskytovať podporu pri príprave osobitných vykonávacích a delegovaných aktov stanovených v tomto nariadení;

b) koordinovať ako systémový orgán podľa článku 23 nariadenia (EÚ)

2016/796 úlohy stanovené v článku 62 tohto nariadenia;

c) splniť úlohy stanovené v článku 50 tohto nariadenia;

d) na požiadanie poskytovať podporu regulačným orgánom pri určovaní pravidiel, postupov a nástrojov v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;

e) identifikovať prekážky pre služby viacsiet'ovej železničnej dopravy;

2. Agentúra pri svojej práci:

a) vypracúva odporúčania na základe práce siete ENIM a koordinátora siete;

b) v prípade potreby zohľadňuje technický pokrok a uznané výskumné práce;

c) zohľadňuje odhadované náklady a prínosy svojich odporúčaní a zdôrazňuje najrealistickejšie riešenia;

d) spĺňa kritériá otvorenosti, konsenzu a transparentnosti vymedzené v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.

3. Finančné zdroje vyčlenené na vykonávanie úloh agentúry ERA podľa tohto nariadenia sa čerpajú z nepridelených rezerv v rámci stropov VFR alebo mobilizujú prostredníctvom netematických osobitných nástrojov VFR.

Pozmeňujúci návrh 213

Návrh nariadenia

Článok 58 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry poskytnú sieti ENIM potrebné zdroje na plnenie jej úloh. Na tento účel **vymenujú** do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] nestranný a spôsobilý subjekt, ktorý bude plniť funkcie uvedené v článku 59. Takýto subjekt bude určený za koordinátora siete.

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry poskytnú sieti ENIM potrebné zdroje na plnenie jej úloh. Na tento účel **Komisia po porade s členskými štátmi a sieťou ENIM vymenuje** do [šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] nestranný a spôsobilý subjekt, ktorý bude plniť funkcie uvedené v článku 59. Takýto subjekt bude určený za koordinátora siete.

Sieť ENIM môže so súhlasom Komisie rozhodnúť o zmene subjektu vymenovaného za koordinátora siete.

Pozmeňujúci návrh 214

Návrh nariadenia Článok 58 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Koordinátor siete vykonáva svoje úlohy neustranným a nákladovo efektívnym spôsobom a koná v mene siete ENIM. Na tento účel predloží sieti ENIM svoj ročný pracovný program v súvislosti s úlohami stanovenými v tomto nariadení, ako aj výročnú správu o vykonávaní pracovného programu.

Pozmeňujúci návrh

2. Koordinátor siete vykonáva svoje úlohy neustranným a nákladovo efektívnym spôsobom a koná v mene siete ENIM **a Komisie**. Na tento účel predloží sieti ENIM **a Komisii** svoj ročný pracovný program v súvislosti s úlohami stanovenými v tomto nariadení, ako aj výročnú správu o vykonávaní pracovného programu.

Pozmeňujúci návrh 215

Návrh nariadenia Článok 59 – odsek 1 – písmeno g a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ga) poskytovať existujúce a nové spoločné služby B2B manažérom infraštruktúry a železničným podnikom s cieľom zlepšovať železničné služby a posilniť transeurópsku železničnú dopravu;

Odôvodnenie

Ak by koordinátor siete rozvíjal a poskytoval spoločné služby európskym manažérom infraštruktúry, najmä menším manažérom infraštruktúry, mohol by sa vyhnúť izolovaným vnútroštátnym riešeniam, ušetriť náklady a rozšíriť služby v celej Európe.

Pozmeňujúci návrh 216

Návrh nariadenia Článok 61 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Sieť ENIM vypracuje a prijme spoločnú štruktúru podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, v ktorej sa zohľadnia informácie uvedené v prílohe IV k uvedenej smernici, prílohe IV k tomuto nariadeniu, a spoločný harmonogram pre konzultácie o návrhu podmienok používania siete so zainteresovanými stranami. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadnia túto štruktúru a harmonogram.

Pozmeňujúci návrh

1. Sieť ENIM **do [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]** vypracuje a prijme spoločnú štruktúru podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, v ktorej sa zohľadnia informácie uvedené v prílohe IV k uvedenej smernici, prílohe IV k tomuto nariadeniu, a spoločný harmonogram pre konzultácie o návrhu podmienok používania siete so zainteresovanými stranami. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadnia túto štruktúru a harmonogram.

Pozmeňujúci návrh 217

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) zlepšujú transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých fázach;

Pozmeňujúci návrh

b) zlepšujú transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých fázach ***vrátane digitálnych riešení a riešení v reálnom čase, ktoré sa postupne vypracujú s príslušnými zainteresovanými stranami;***

Pozmeňujúci návrh 218

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 2 – pododsek 1 (nový)

Text predložený Komisiou

V prípade potreby musia byť digitálne nástroje a digitálne služby v súlade s TAF/TAP TSI a RINF uvedenými v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797, aby sa zabezpečila interoperabilita príslušných systémov.

Pozmeňujúci návrh

Pozmeňujúci návrh 219

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby digitálne nástroje a digitálne služby splňali požiadavky procesu plánovania a pridelovania kapacity stanovené v oddiele 3 tohto nariadenia. Na dosiahnutie zlepšení uvedených v odseku 2 písm. a) tohto článku manažéri infraštruktúry používajú aj nástroj na digitalizáciu dočasných obmedzení kapacity a digitálnu ilustráciu vlakov jazdiacich na európskej železničnej sieti.

Pozmeňujúci návrh 220

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Ak sa na digitálne nástroje alebo digitálne služby potrebné na podporu procesov riadenia kapacity alebo riadenia dopravy musia vzťahovať technické špecifikácie interoperability, alebo ak treba zmeniť existujúce špecifikácie, ktoré sa v plnej miere alebo čiastočne vzťahujú na uvedené nástroje, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, sieť ENIM a manažéri infraštruktúry prispievajú k vypracovaniu a uchovávaní takýchto špecifikácií v spolupráci so spoločným podnikom pre európske železnice a prostredníctvom procesu uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.

3. Ak sa na digitálne nástroje alebo digitálne služby potrebné na podporu procesov riadenia kapacity alebo riadenia dopravy musia vzťahovať technické špecifikácie interoperability, alebo ak treba zmeniť existujúce špecifikácie, ktoré sa v plnej miere alebo čiastočne vzťahujú na uvedené nástroje, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, sieť ENIM a manažéri infraštruktúry prispievajú k vypracovaniu a uchovávaní takýchto špecifikácií v spolupráci **s ERA a** so spoločným podnikom pre európske železnice a prostredníctvom procesu uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.

Pozmeňujúci návrh 221

Návrh nariadenia
Článok 62 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby boli digitálne nástroje a digitálne služby uvedené v odseku 1 plne funkčné v súlade s lehotami stanovenými v tomto nariadení. Implementujú sa tieto digitálne európske železničné kapacity a systémy riadenia dopravy:

a) európsky digitálny systém pre procesy riadenia kapacity stanovený v kapitole II tohto nariadenia, ktorý pozostáva z:

i) digitálneho zobrazenia modelov kapacity uvedených v článku 17 do 1. júla 2025 („európsky nástroj na riadenie kapacity“), ktorý sa má používať od cestovného poriadku na rok 2027;

ii) nástroja na predkladanie žiadostí o viacsieťovú ročnú kapacitu a prijímania odpovedí na jednom mieste a v prevádzke do 1. januára 2026 („systém koordinácie vlakových trás“), ktorý sa má používať od cestovného poriadku na rok 2027;

iii) digitálneho zobrazenia plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 9 a 18 do 1. decembra 2028 („európsky nástroj na riadenie kapacity“), ktorý sa má používať od cestovného poriadku na rok 2030;

iv) digitálneho zobrazenia a nástroja na koordináciu dočasných obmedzení kapacity uvedených v článku 10 do 1. decembra 2027 („nástroj na dočasné obmedzenie kapacity“), ktorý sa má používať od cestovného poriadku na rok 2029;

v) sprostredkovateľ a kapacity na požiadanie o viacsieťovú kapacitu podľa postupov opísaných v článkoch 32 až 34 do 1. januára 2029 („sprostredkovateľ kapacity“), ktorý sa má používať od cestovného poriadku na rok 2030;

b) európsky digitálny systém ako podpora koncepcie európskej siete riadenia dopravy pre procesy riadenia dopravy stanovené v kapitole III tohto nariadenia („vlakový informačný systém“), ktorý zabezpečuje:

i) celoeurópsky prehľad o viacsiet'ových jazdách vlakov z miesta odchodu do miesta príchodu od dátumu uplatňovania tohto nariadenia;

ii) pravidelnú výmenu informácií o predpokladanom čase príchodu do decembra 2027;

iii) nahlasovanie incidentov do tohto spoločného systému alebo prostredníctvom neho do decembra 2030;

iv) spoločnú platformu pre komunikáciu a spoluprácu národných stredísk riadenia dopravy do decembra 2030.

ERA v spolupráci so sieťou ENIM a koordinátorom siete v súlade s článkom 19 nariadenia (EÚ) 2016/796 poskytne do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] odporúčanie Komisii, v ktorom sa stanovujú nástroje na implementáciu a riadenie digitálneho európskeho systému riadenia kapacity a dopravy na železnici. V odporúčaní sa zohľadnia nástroje, ktoré sú už v prevádzke alebo sa vyvíjajú, ako aj vyčlenené investície a nástroje a cestovné poriadky uvedené v tomto odseku. Na základe tohto odporúčania je Komisia splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 71 s cieľom stanoviť tieto nástroje na implementáciu a riadenie digitálneho európskeho systému riadenia kapacity a dopravy železníc a určiť úlohy spoločného podniku pre európske železnice, ERA, manažérov infraštruktúry, sieť ENIM, ENRRB a koordinátora siete v tomto procese.

Návrh nariadenia
Článok 62 – odsek 5 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. ERA koordinuje tieto úlohy.

Centrálne nástroje európskych systémov riadenia digitálnej kapacity a dopravy prevádzkuje koordinátor siete.

ERA zabezpečuje súlad digitálnych systémov vyvinutých sektorom s technickými normami pre interoperabilitu.

Pozmeňujúci návrh 223

Návrh nariadenia
Článok 62 – odsek 5 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5c. Komisia a členské štáty podporujú financovanie činností uvedených v tomto článku, a to aj z NPE, s cieľom zabezpečiť včasné, cezhraničné, harmonizované a interoperabilné zavádzanie digitálnych nástrojov a služieb.

Pozmeňujúci návrh 224

Návrh nariadenia
Článok 63 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Funkcie a právomoci stanovené v článku 56 smernice 2012/34/EÚ sa vykonávajú aj v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Regulačný orgán predovšetkým monitoruje činnosti manažérov infraštruktúry, ako sa stanovuje v kapitolách II až V, a z vlastnej iniciatívy overuje dodržiavanie tohto nariadenia s cieľom zabrániť diskriminácii

1. Funkcie a právomoci stanovené v článku 56 smernice 2012/34/EÚ sa vykonávajú aj v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Regulačný orgán predovšetkým monitoruje činnosti manažérov infraštruktúry **a európskeho koordinátora siete**, ako sa stanovuje v kapitolách II až V **tohto nariadenia**, a z vlastnej iniciatívy overuje dodržiavanie tohto nariadenia s cieľom

žiadateľov.

zabrániť diskriminácii žiadateľov.

Pozmeňujúci návrh 225

Návrh nariadenia

Článok 63 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Regulačný orgán sa zúčastňuje na strategickom plánovaní kapacity stanovenom v oddiele II tohto nariadenia a dohliada naň. Regulačný orgán tiež hodnotí proporcionalitu, nediskrimináciu a transparentnosť. Regulačný orgán môže vydávať a zdieľať stanoviská s manažérmi infraštruktúry, sieťou ENIM a platformou ERP. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní strategického plánovania kapacity zohľadňujú návrhy regulačných orgánov.

Pozmeňujúci návrh 226

Návrh nariadenia

Článok 63 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Železničný podnik, žiadateľ, potenciálny žiadateľ, národný, regionálny alebo miestny orgán zodpovedný za dopravu majú právo odvolať sa na regulačný orgán v súlade s článkom 56 smernice 2012/34/EÚ, ak sa domnievajú, že s nimi manažér infraštruktúry zaobchádzal nespravodlivo, diskriminačne alebo ich akýmkoľvek iným spôsobom poškodil pri vykonávaní činností stanovených v kapitolách II, III, IV a V tohto nariadenia (**Riadenie infraštruktúry; Riadenie dopravy a krízové riadenie; Preskúmanie výkonnosti a jeho riadenie; Európska sieť pre koordináciu**).

2. Železničný podnik, **iný** žiadateľ, potenciálny žiadateľ, národný, regionálny alebo miestny orgán zodpovedný za dopravu majú právo odvolať sa na regulačný orgán v súlade s článkom 56 smernice 2012/34/EÚ, ak sa domnievajú, že s nimi manažér infraštruktúry zaobchádzal nespravodlivo, diskriminačne alebo ich akýmkoľvek iným spôsobom poškodil pri vykonávaní činností stanovených v kapitolách II, III, IV a V tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 227

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Na účely plnenia svojich povinností podľa tohto nariadenia regulačné orgány spolupracujú v rámci ENRRB uvedenej v článku 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, a to aj prostredníctvom spoločných konzultácií a vyšetrovaní, prijímaním stanovísk alebo odporúčaní alebo v rámci iných relevantných činností. Regulačné orgány poskytnú ENRRB všetky požadované informácie.

Pozmeňujúci návrh

Na účely plnenia svojich povinností podľa tohto nariadenia regulačné orgány spolupracujú v rámci ENRRB uvedenej v článku 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, a to aj prostredníctvom spoločných konzultácií a vyšetrovaní, prijímaním stanovísk alebo odporúčaní alebo v rámci iných relevantných činností. Regulačné orgány poskytnú ENRRB všetky požadované informácie **a zohľadnia stanoviská a odporúčania prijaté ENRRB.**

Pozmeňujúci návrh 228

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Keď regulačný orgán prijme rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od akéhokoľvek príslušného stanoviska alebo odporúčania ENRRB, alebo ak odmietne prijať rozhodnutie, poskytne ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedie rozdiely a zdôvodní, prečo sa neriadi stanoviskami alebo odporúčaniami ENRRB.

Pozmeňujúci návrh

5. Keď regulačný orgán prijme rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od akéhokoľvek príslušného stanoviska alebo odporúčania ENRRB, alebo ak odmietne prijať rozhodnutie, poskytne ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedie rozdiely a zdôvodní, prečo sa neriadi stanoviskami alebo odporúčaniami ENRRB, **a do svojho rozhodnutia zahrnie príslušné vysvetlenie.**

Pozmeňujúci návrh 229

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Siet' ENRRB zabezpečí, aby jej štruktúra, spôsoby fungovania a všetky relevantné informácie o jej práci vrátane

stanovísk a odporúčaní boli sprístupnené verejnosti na jej webovom sídle. Obsahuje kontaktné údaje pracovných skupín.

Pozmeňujúci návrh 230

Návrh nariadenia

Článok 65 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. ENRRB pred prijatím posúdi európsky rámec pre riadenie kapacity, riadenie dopravy a preskúmanie výkonnosti, ako aj spoločnú štruktúru podmienok používania siete a vydá a poskytne stanovisko vnútroštátnym regulačným orgánom, ktoré môžu prijať opatrenia v súlade s článkom 56 smernice 2012/34/EÚ. ENRRB môže posudzovať všetky rozhodnutia siete ENIM a vydávať a vymieňať si stanoviská so sieťou ENIM, regulačnými orgánmi, platformou ERP a manažérmi infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 231

Návrh nariadenia

Článok 65 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. ENRRB na základe žiadostí žiadateľov, manažérov infraštruktúry a iných zainteresovaných strán poskytuje stanoviská alebo odporúčania k prebiehajúcim alebo prijatým rozhodnutiam o s'ťažnostiach predložených železničným regulačným orgánom.

3. vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 232

Návrh nariadenia

Článok 65 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. ENRRB poskytne sieti ENIM odporúčania, pokiaľ ide o vytvorenie a preskúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50, okrem iného v súvislosti s oblasťami výkonnosti, aspektami výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v každej z oblastí výkonnosti, ako aj k harmonizácii metodík, procesov, kritérií a definícií na zber a analýzu údajov súvisiacich s výkonnosťou a ukazovateľmi výkonnosti;

Pozmeňujúci návrh 233

Návrh nariadenia

Článok 65 – odsek 6 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6a. ENRRB posúdi európsky rámec pre riadenie kapacity, riadenie dopravy a preskúmanie výkonnosti, ako aj spoločnú štruktúru siet'ových predpisov a vydá stanovisko. Regulačné orgány pri kontrole podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadňujú stanovisko ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 234

Návrh nariadenia

Článok 66 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Sieť ENRRB zabezpečí, aby boli jej spôsoby fungovania a všetky relevantné informácie o jej práci sprístupnené verejnosti na spoločnom webovom sídle. Uvedie aj kontaktné údaje pre sťažnosti, kontaktné údaje pre špecializované pracovné skupiny a informácie o postupoch.

Pozmeňujúci návrh 235

Návrh nariadenia

Článok 66 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ENRRB zverejní svoje stanoviská a odporúčania na osobitnej webovej stránke.

Pozmeňujúci návrh 236

Návrh nariadenia

Článok 67 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Rada regulačných orgánov sa skladá z jedného člena s hlasovacím právom z každého členského štátu, v ktorom sa používa železničná sieť, a jedného člena vymenovaného Komisiou.

1. Rada regulačných orgánov sa skladá z jedného člena s hlasovacím právom z každého členského štátu, v ktorom sa používa železničná sieť, a jedného člena vymenovaného Komisiou.
ERA je pozorovateľom bez hlasovacieho práva.

Pozmeňujúci návrh 237

Návrh nariadenia

Článok 68 – odsek 2 – písmeno a a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) prijíma stanoviská a odporúčania k rozhodnutiam prijatým sieťou ENIM v spolupráci s koordinátorom siete v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia

Pozmeňujúci návrh 238

Návrh nariadenia

Článok 68 – pododsek 2 – písmeno a b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ab) *na základe sťažností železničných podnikov, prevádzkovateľov servisných zariadení a iných zainteresovaných strán prijíma odporúčania a stanoviská ENRRB v súvislosti s konzultáciami uvedenými v článku 55a, ako aj s rozhodnutiami prijatými sieťou ENIM v spolupráci s koordinátorom siete.*

Pozmeňujúci návrh 239

Návrh nariadenia

Článok 68 – odsek 2 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) *vypracuje a prijíma odporúčanie pre sieť ENIM, pokiaľ ide o vytvorenie a preskúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti.*

Pozmeňujúci návrh 240

Návrh nariadenia

Článok 69 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. *Rada zasadá v pravidelných intervaloch. Predsedu volí spomedzi svojich členov dvojtretinovou väčšinou svojich členov a má funkčné obdobie jedného roka.*

Pozmeňujúci návrh 241

Návrh nariadenia

Článok 69 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. **Zasadnutiam rady predsedá**

2. **Na zasadnutiach rady sa**

Komisia. Nemá hlasovacie právo.

zúčastňuje Komisia, **ktorá počas nich podporuje a uľahčuje koordináciu**. Nemá hlasovacie právo.

Pozmeňujúci návrh 242

Návrh nariadenia Článok 70 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Do pracovných skupín sa môžu zapájať odborníci zo železničných regulačných orgánov, **Komisia, subjekty zainteresované** na prevádzke a **prípadne iné verejné** alebo **súkromné subjekty**.

Pozmeňujúci návrh

3. Do pracovných skupín sa môžu **na základe pozvania** zapájať odborníci zo železničných regulačných orgánov, z **Komisie, z ERA a v relevantných prípadoch zo subjektov zainteresovaných** na prevádzke a z **iných verejných** alebo **súkromných subjektov**.

Pozmeňujúci návrh 243

Návrh nariadenia Článok 70 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Rada alebo predsedovia pracovných skupín môžu prizvať jednotlivých odborníkov uznaných za kompetentných v príslušnej oblasti, aby sa zúčastnili na zasadnutiach pracovnej skupiny, ak je to potrebné v závislosti od konkrétneho prípadu.

Pozmeňujúci návrh

5. Rada alebo predsedovia pracovných skupín môžu prizvať **odborníkov zo železničných regulačných orgánov, z Komisie, ERA, zo subjektov zainteresovaných na prevádzke a v relevantných prípadoch z iných verejných alebo súkromných subjektov, ako aj** jednotlivých odborníkov uznaných za kompetentných v príslušnej oblasti, aby sa zúčastnili na zasadnutiach pracovnej skupiny, ak je to potrebné v závislosti od konkrétneho prípadu.

Pozmeňujúci návrh 244

Návrh nariadenia Článok 71 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 9, článku 46 ods. 6, článku 48 ods. 3 **a** článku 53 ods. 5 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [1. januára 2026]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku **6 ods. 4a, článku 8 ods. 7, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2 a 4a, článku 12 ods. 9a, článku 18 ods. 10a, článku 19 ods. 5, článku 20 ods. 4a, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 8a a 9, článku 40 ods. 7, článku 41 ods. 3, článku 44 ods. 3a, článku 46 ods. 6, článku 48 ods. 3, článku 52 ods. 1, článku 53 ods. 5 a článku 62 ods. 5a** sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [1. januára 2026]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Pozmeňujúci návrh 245

Návrh nariadenia

Článok 74 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) Body 20, 22, 23, 27 a 28 **sa vypúšťajú**;

Pozmeňujúci návrh

c) **V článku 3 sa vypúšťajú** body 20, 22, 23, 27 a 28;

Pozmeňujúci návrh 246

Návrh nariadenia

Článok 74 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 74a

Zmeny nariadenia (EÚ) 2016/796

1. Nariadenie (EÚ) 2016/796 sa mení takto:

a) V článku 19 sa v odseku 1 dopĺňa toto písmeno:

m) na požiadanie vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa vypracovania a aktualizácie vykonávacích a delegovaných aktov stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ).../... [nariadenie o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010].

Pozmeňujúci návrh 247

Návrh nariadenia Článok 74 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 74b

Zmeny smernice (EÚ) 2016/797

1. Smernica (EÚ) 2016/797 sa mení takto:

a) Do bodu 2 prílohy II sa pridáva tento bod:

2.9 Využitie kapacity železničnej infraštruktúry: štruktúry, orgány a postupy uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../... [toto nariadenie]

Pozmeňujúci návrh 248

Návrh nariadenia Článok 75 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Rámcové dohody uzavreté v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ sa naďalej uplatňujú až do dátumu uplynutia ich platnosti.

1. Rámcové dohody uzavreté v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ **pred 1. januárom 2026** sa naďalej uplatňujú až do dátumu uplynutia ich platnosti.

Pozmeňujúci návrh 249

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) Články 1, 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 9 ods. 1 a 2 a **článku 27 ods. 4**, kapitola III s výnimkou článku 48 tohto nariadenia sa vzťahujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť po [8. decembri **2029**];

Pozmeňujúci návrh

a) Články 1, 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 9 ods. 1 a 2 a **článkov 26, 27, 28, 31, 39 a 50**, kapitola III s výnimkou článku 48 tohto nariadenia sa vzťahujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť po 8. decembri **2027**;

Pozmeňujúci návrh 250

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) Článok 9 ods. 1 a 2 sa uplatňujú od [1. januára **2028**];

Pozmeňujúci návrh

b) Článok 9 ods. 1 a 2 sa uplatňujú od 1. januára **2027**;

Pozmeňujúci návrh 251

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) Článok 35 sa uplatňuje od 1. decembra 2028;

Pozmeňujúci návrh 252

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno c b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

b) Článok 40 sa uplatňuje od 1. decembra 2027;

Pozmeňujúci návrh 253

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno e

Text predložený Komisiou

e) Článok 74 sa uplatňuje od [9. decembra 2029].

Pozmeňujúci návrh

e) Článok 74 sa uplatňuje od 9. decembra 2027.

Pozmeňujúci návrh 254

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 1 – tabuľka

Text predložený Komisiou

Výstup	Obsah
Stratégia kapacity (Článok 16)	<ul style="list-style-type: none">– Plánovaný rozvoj fyzickej infraštruktúry vrátane novej výstavby, modernizácie, obnovenia a uzatvorenia/vyradenia z prevádzky– Predpokladaný vývoj dopytu po službách železničnej dopravy– Strategické usmernenia k využívaniu kapacity členskými štátmi vrátane výhľadu vývoja záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme– Kapacita pridelená v rámcových dohodách a kapacita potrebná na zabezpečenie dopravných služieb na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme– Infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú– Významné obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre
Model kapacity (Článok 17)	<ul style="list-style-type: none">– Všetky informácie zahrnuté v stratégii kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané– Objem kapacity dostupnej žiadateľom podľa segmentu trhu železničnej dopravy a/alebo procesu prideľovania– Objem kapacity potrebnej na práce na infraštruktúre podľa vplyvu na dopravu (kategórie)– Územná pôsobnosť: aspoň trate zahrnuté do základnej <i>siete</i> a rozšírenej základnej siete <i>transeurópskej dopravnej siete</i>– Geografické údaje: rozčlenenie do príslušných plánovacích

	<p>častí pri zohľadnení charakteristík infraštruktúry a dopytu</p> <ul style="list-style-type: none"> – Časová pôsobnosť: jedno obdobie platnosti cestovného poriadku – Časové údaje: aspoň ročný prehľad (obmedzení kapacity) a jeden alebo viac reprezentatívnych dní (kapacita dostupná na požiadanie)
Plán ponuky kapacity (Článok 18)	<ul style="list-style-type: none"> – Všetky informácie zahrnuté v modeli kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané – Vopred plánovaná kapacita, ktorá je k dispozícii na požiadanie a je vymedzená v podobe objektov kapacity – Obmedzenia kapacity vymedzené vo forme objektov kapacity – Alternatívna kapacita dostupná počas obmedzení kapacity – Alternatívna kapacita dostupná v prípade narušení siete

Pozmeňujúci návrh

Výstup	Obsah
Stratégia kapacity (Článok 16)	<ul style="list-style-type: none"> – Plánovaný rozvoj fyzickej infraštruktúry vrátane novej výstavby, modernizácie, obnovenia a uzatvorenia/vyradenia z prevádzky – Predpokladaný vývoj dopytu po službách železničnej dopravy – Strategické usmernenia k využívaniu kapacity členskými štátmi vrátane výhľadu vývoja záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme – Kapacita pridelená v rámcových dohodách a kapacita potrebná na zabezpečenie dopravných služieb na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme – Infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú – Významné obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre
Model kapacity (Článok 17)	<ul style="list-style-type: none"> – Všetky informácie zahrnuté v stratégii kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané – Objem kapacity dostupnej žiadateľom podľa segmentu trhu železničnej dopravy a/alebo procesu pridelovania <i>vrátane chránenej kapacity pre neskoršie žiadosti a kapacity pridelenej rámcovými dohodami</i> – Objem kapacity potrebnej na práce na infraštruktúre podľa

	<p>vplyvu na dopravu (kategórie)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Územná pôsobnosť: aspoň trate zahrnuté do základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T – Geografické údaje: rozčlenenie do príslušných plánovacích častí pri zohľadnení charakteristík infraštruktúry a dopytu – Časová pôsobnosť: jedno obdobie platnosti cestovného poriadku – Časové údaje: aspoň ročný prehľad (obmedzení kapacity) a jeden alebo viac reprezentatívnych dní (kapacita dostupná na požiadanie)
Plán ponuky kapacity (Článok 18)	<ul style="list-style-type: none"> – Všetky informácie zahrnuté v modeli kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané – Vopred plánovaná kapacita, ktorá je k dispozícii na požiadanie a je vymedzená v podobe objektov kapacity – Obmedzenia kapacity vymedzené vo forme objektov kapacity – Alternatívna kapacita dostupná počas obmedzení kapacity – Alternatívna kapacita dostupná v prípade narušení siete

Pozmeňujúci návrh 255

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 2 – podbod 1 – odsek 3 – tabuľka

Text predložený Komisiou

Výstup	Míľnik	Lehota (najneskôr)
Stratégia kapacity (článok 16)	<i>Uverejnenie prvých prvkov stratégie kapacity</i>	X – 60
	Prvá konzultácia so zainteresovanými stranami	X – 58
	Uverejnenie návrhu stratégie a druhá konzultácia so zainteresovanými stranami	X – 38
	Uverejnenie konečnej stratégie kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 36
Model kapacity (Článok 17)	Začiatok prípravy	X – 36
	Konzultácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 24
	Uverejnenie návrhu modelu kapacity	X – 21
	Koordinácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 19
	Uverejnenie konečného modelu kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi	X – 18

	infraštruktúry	
Plán ponuky kapacity (Článok 18)	Začiatok prípravy	X – 18
	Konzultácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 14
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 1 tejto prílohy	X – 12
	Uverejnenie konečného plánu ponuky kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 11
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 5 tejto prílohy	X – 4
	Zmena využitia kapacity vyhradenej na pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku pre iné procesy pridelovania	X – 2
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity s cieľom zohľadniť všetky zmeny vopred plánovanej alebo pridelenej kapacity	bezodkladne do X + 12
<p>Poznámka: 1. „X – m“ znamená „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.</p>		

Pozmeňujúci návrh

Výstup	Míľnik	Lehota (najneskôr)
Stratégia kapacity (článok 16)	<i>Fáza vypracovania stratégie kapacity</i>	X – 60
	Prvá konzultácia so zainteresovanými stranami	X – 58
	Uverejnenie návrhu stratégie a druhá konzultácia so zainteresovanými stranami	X – 48
	Uverejnenie konečnej stratégie kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 36
	<i>Uverejnenie modelu kapacity</i>	X – 18
	<i>Uverejnenie konečného plánu ponuky kapacity po konzultácii s manažérmi infraštruktúry a platformou ERP</i>	X – 11
Model kapacity (Článok 17)	Začiatok prípravy	X – 36
	Konzultácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 24
	<i>Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry a účastníkmi prevádzky a posúdenie uskutočniteľnosti v súvislosti s poskytnutými kapacitnými potrebami, ktoré by sa v návrhu modelu kapacity nemuseli v plnej miere zohľadniť</i>	X – 22
	Uverejnenie návrhu modelu kapacity a začiatok druhej konzultácie so žiadateľmi a účastníkmi operácie	X – 21

	Koordinácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 19
	Uverejnenie konečného modelu kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 18
Plán ponuky kapacity (Článok 18)	Začiatok prípravy	X – 18
	Konzultácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 14
	Regulačný orgán analyzuje návrh plánu ponuky kapacity a môže prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný zmeniť plán ponuky kapacity.	X – 14 až X – 13
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 1 tejto prílohy	X – 12
	Uverejnenie konečného plánu ponuky kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 11
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity v prípade neskorých žiadostí	X – 6,5
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 5 tejto prílohy	X – 4
	Zmena využitia kapacity vyhradenej na pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku pre iné procesy prideľovania	X – 2
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity s cieľom zohľadniť všetky zmeny vopred plánovanej alebo pridelennej kapacity	bezodkladne do X + 12
Poznámka: 1. „X – m“ znamená „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.		

Pozmeňujúci návrh 256

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 3 – podbod 1

Text predložený Komisiou

1. Pokiaľ ide o dočasné obmedzenia kapacity železničných tratí, napríklad z dôvodu prác na infraštruktúre vrátane s tým súvisiacich rýchlostných obmedzení, zaťaženia nápravy, dĺžky vlakov, trakcie alebo priechodného prierezu („obmedzenia kapacity“), ktoré trvajú dlhšie ako sedem za sebou nasledujúcich dní a z dôvodu ktorých je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená

Pozmeňujúci návrh

1. Pokiaľ ide o dočasné obmedzenia kapacity železničných tratí, napríklad z dôvodu prác na infraštruktúre vrátane s tým súvisiacich rýchlostných obmedzení, zaťaženia nápravy, dĺžky vlakov, trakcie alebo priechodného prierezu („obmedzenia kapacity“), ktoré trvajú dlhšie ako sedem za sebou nasledujúcich dní a z dôvodu ktorých je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená

inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 30 %, dotknutí manažéri infraštruktúry zverejnia všetky obmedzenia kapacity a predbežné výsledky konzultácií so žiadateľmi prvýkrát aspoň 24 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku, a druhýkrát v ich aktualizovanej podobe aspoň 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku. Tieto obmedzenia infraštruktúry sa musia zahrnúť do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18.

inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 30 %, dotknutí manažéri infraštruktúry zverejnia všetky obmedzenia kapacity, **pokiaľ sú známe**, a predbežné výsledky konzultácií so žiadateľmi prvýkrát aspoň 24 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku, a druhýkrát v ich aktualizovanej podobe aspoň 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku. Tieto obmedzenia infraštruktúry sa musia zahrnúť do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18.

Odôvodnenie

Toto ustanovenie bolo presunuté z prílohy k VII smernici 2012/34, ktorá už bola veľmi ambiciózna. Príloha VII k smernici 2012/34 obsahovala znenie „pokiaľ sú známe“, týkajúce sa požiadavky zverejňovať všetky kapacitné obmedzenia. Ďalšie sprisnenie požiadaviek tým, že sa do tohto nariadenia nepreniesla formulácia „pokiaľ sú známe“, neprináša žiadateľom žiadne výhody, keďže európski manažéri infraštruktúry musia byť schopní splniť už aj tak ambiciózne požiadavky.

Pozmeňujúci návrh 257

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 3 – podbod 7

Text predložený Komisiou

7. Bez toho, aby bol dotknutý článok 40, manažér infraštruktúry sa môže rozhodnúť neuplatniť lehoty stanovené v bodoch 1 až 5, ak sú obmedzenia kapacity potrebné na obnovenie bezpečnej prevádzky vlaku, ak na načasovanie obmedzení nemá žiadny vplyv, **ak by uplatnenie týchto lehôt bolo nákladovo neefektívne alebo** zbytočne škodlivé z hľadiska životnosti alebo stavu zariadení, alebo ak s tým súhlasia všetci dotknutí žiadatelia. V takých prípadoch a v prípade akýchkoľvek iných obmedzení kapacity, ktoré nie sú predmetom konzultácií v súlade s inými ustanoveniami tejto prílohy, sa manažér infraštruktúry bezodkladne poradí s dotknutými

Pozmeňujúci návrh

7. Bez toho, aby bol dotknutý článok 40, manažér infraštruktúry sa môže rozhodnúť neuplatniť lehoty stanovené v bodoch 1 až 5, ak sú obmedzenia kapacity potrebné na obnovenie bezpečnej prevádzky vlaku, ak na načasovanie obmedzení nemá žiadny vplyv **alebo ak je** zbytočne škodlivé z hľadiska životnosti alebo stavu zariadení, alebo ak s tým súhlasia všetci dotknutí žiadatelia. V takých prípadoch a v prípade akýchkoľvek iných obmedzení kapacity, ktoré nie sú predmetom konzultácií v súlade s inými ustanoveniami tejto prílohy, sa manažér infraštruktúry bezodkladne poradí s dotknutými žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi

žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi
servisných zariadení.

servisných zariadení.

Pozmeňujúci návrh 258

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 4 – podbod 1 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie(1)
Obdobie platnosti cestovného poriadku	jeden rok
Nadobudnutie platnosti cestovného poriadku	o polnoci druhú sobotu v decembri
Uverejnenie plánu ponuky kapacity	v súlade s oddielom 2 tejto prílohy
Uverejnenie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre	v súlade s oddielmi 2 a 3 tejto prílohy
Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu	X – 8,5
Vypracovanie návrhu cestovného poriadku Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie návrhu ponuky kapacity žiadateľom	X – 6,5
Finalizácia koordinácie so žiadateľmi	X – 6
Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie konečnej ponuky kapacity žiadateľom	X – 5,5
Uverejnenie konečného cestovného poriadku Lehota pre manažéra infraštruktúry na pridelenie práva na kapacitu žiadateľom	X – 5,25
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	upresní sa v európskom rámci pre riadenie kapacity uvedenom v článku 6
Poznámka: 1. „X – m“ znamená „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“)	
<i>Pozmeňujúci návrh</i>	
Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie(1)
Obdobie platnosti cestovného poriadku	jeden rok
Nadobudnutie platnosti cestovného poriadku	o polnoci druhú sobotu v decembri

Uverejnenie plánu ponuky kapacity	v súlade s oddielom 2 tejto prílohy
Uverejnenie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre	v súlade s oddielmi 2 a 3 tejto prílohy
Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu	X – 8,5
Vypracovanie návrhu cestovného poriadku Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie návrhu ponuky kapacity žiadateľom	X – 6,5
Finalizácia koordinácie so žiadateľmi, zabezpečenie splnenia všetkých predbežných podmienok pred ukončením tejto dvojtýždňovej „fázy pozorovania“	X – 6
Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie konečnej ponuky kapacity žiadateľom	X – 5,5
Uverejnenie konečného cestovného poriadku Lehota pre manažéra infraštruktúry na pridelenie práva na kapacitu žiadateľom	X – 5,25
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	upresní sa v európskom rámci pre riadenie kapacity uvedenom v článku 6
Poznámka: 1. „X – m“ znamená „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“)	

Odôvodnenie

Skrátenie konzultácií o návrhoch kapacitných ponúk z jedného mesiaca na dva týždne nie je možné uskutočniť v rámci súčasnej úrovne digitalizácie a plánovania obmedzení; v súčasnosti nie je možné spracovať pripomienky za 2 týždne. Preto by sme chceli objasniť, že pred skrátením tejto lehoty musia byť splnené všetky predpoklady.

Pozmeňujúci návrh 259

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 7 – odsek 1 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Časové obdobie	Trvanie
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu pre jednu sieť	1 deň

Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na viacsieťovú kapacitu	5 dní
<i>Pozmeňujúci návrh</i>	
Časové obdobie	Trvanie
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu pre jednu sieť, ak je žiadosť ad hoc podaná po dátume uverejnenia konečného cestovného poriadku	24 hodín
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na viacsieťovú kapacitu	5 dní

Pozmeňujúci návrh 260

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 8 – odsek 1 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Maximálne obdobie na to, aby manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu kapacitu pre jednu sieť	24 hodín
Maximálne obdobie na to, aby príslušný manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu viacsieťovú kapacitu	5 dní

Pozmeňujúci návrh

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Maximálne obdobie na to, aby manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu kapacitu pre jednu sieť, ak sa má použiť v priebehu nasledujúcich dvoch pracovných dní.	24 hodín
Maximálne obdobie na to, aby príslušný manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu viacsieťovú kapacitu s osobitnými parametrami (napr. mimoriadne zásielky, kontrolné jazdy)	5 kalendárnych dní

Pozmeňujúci návrh 261

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 1 – podbod 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Využitie	Klasifikácia	Využitie kapacity	Referenčné obdobie
Heterogénna premávka	intenzívne využívaná	> 65 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Heterogénna premávka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne
Homogénna premávka	intenzívne využívaná	> 80 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Homogénna premávka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne

Pozmeňujúci návrh

Využitie	Klasifikácia	Využitie kapacity	Referenčné obdobie
Heterogénna premávka	intenzívne využívaná	> teoretickej kapacity [hodnotu určí sieť ENIM]	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Heterogénna premávka	preťažená	> teoretickej kapacity [hodnotu určí sieť ENIM]	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne
Homogénna premávka	intenzívne využívaná	> teoretickej kapacity [hodnotu určí sieť ENIM]	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Homogénna premávka	preťažená	> teoretickej kapacity [hodnotu určí sieť ENIM]	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne

Pozmeňujúci návrh 262

Návrh nariadenia

Príloha IV – odsek 1 – bod 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) postupy, podľa ktorých sa so žiadateľmi konzultuje o strategickom plánovaní kapacity;

Pozmeňujúci návrh

a) postupy, podľa ktorých sa so žiadateľmi konzultuje (**pozri nový článok 55a o EO SP**) o strategickom plánovaní kapacity;

Pozmeňujúci návrh 263

Návrh nariadenia

Príloha VII – tabuľka 1

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Oblasti výkonnosti, ktoré sú predmetom preskúmania výkonnosti	Oblasti výkonnosti, ktoré sú predmetom preskúmania výkonnosti
uvedeného v článku 50	uvedeného v článku 50
Oblasť výkonnosti	Relevantné otázky (orientačné)
Infraštruktúra a vybavenie	<ul style="list-style-type: none"> – Kapacita a spôsobilosti fyzickej infraštruktúry a jej vybavenia, vrátane zavádzania noriem TEN-T – Zníženie kapacity alebo spôsobilosti infraštruktúry v dôsledku odloženého obnovenia, údržby alebo opravy infraštruktúry
Kapacita infraštruktúry	<ul style="list-style-type: none"> – Ponuka kapacity z hľadiska kvantity a kvality – Využitie kapacity, nedostatočná kapacita na prispôsobenie rastu dopravy – Súlad medzi dostupnou kapacitou (plánovanou alebo neplánovanou) a potrebami trhu – Stabilita ponuky kapacity, najmä v súvislosti s prácami na infraštruktúre – Preťažená infraštruktúra – Plánované časy zotrvania vlakov na hraničných staniciach
Riadenie dopravy	<ul style="list-style-type: none"> – Presnosť/meškanie rôznych druhov služieb železničnej dopravy vo východiskových staniciach, na zastávkach, v staniciach určenia a v prevádzkovo dôležitých miestach – Zrušenia vlakov – Skutočné časy zotrvania vlakov na hraničných staniciach
Riadenie narušení a krízové riadenie	<ul style="list-style-type: none"> – Podiel dopravy, ktorá by mohla byť počas narušenia alebo krízy

	<ul style="list-style-type: none"> presmerovaná alebo nanovo naplánovaná – Vplyv narušení železničnej dopravy z hľadiska meškania a zrušenia vlakov – Vplyv narušení na prevádzkovateľov železničných služieb a ich zákazníkov – Konkrétne problémy, ktoré sa vyskytli (kvalitatívne)
Zavádzanie a výkonnosť digitálnych služieb, nástrojov a rozhraní	<ul style="list-style-type: none"> – Podpora procesov súvisiacich s riadením kapacity, riadením dopravy a riadením narušení – Úplnosť a kvalita poskytnutých informácií a údajov – Súlad s európskou architektúrou vyvinutou v spoločnom podniku ERJU a s príslušnými technickými špecifikáciami podľa smernice (EÚ) 2016/797
Dodržiavanie predpisov, regulačný dohľad	<ul style="list-style-type: none"> – Procesné ukazovatele sledujúce dodržiavanie pravidiel a postupov – Sťažnosti podané regulačným orgánom a ENRRB
<i>Pozmeňujúci návrh</i>	
Oblasti výkonnosti, ktoré sú predmetom preskúmania výkonnosti	Oblasti výkonnosti, ktoré sú predmetom preskúmania výkonnosti
uvedeného v článku 50	uvedeného v článku 50
Oblasť výkonnosti	Relevantné otázky (orientačné)
Infraštruktúra a vybavenie	<ul style="list-style-type: none"> – Kapacita a spôsobilosti fyzickej infraštruktúry a jej vybavenia, vrátane zavádzania noriem TEN-T – Zníženie kapacity alebo spôsobilosti infraštruktúry v dôsledku odloženého obnovenia, údržby alebo opravy infraštruktúry
Kapacita infraštruktúry	<ul style="list-style-type: none"> – Ponuka kapacity z hľadiska kvantity a kvality vrátane

	<p><i>konzistentnosti na všetkých hraniciach siete</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Využitie kapacity, nedostatočná kapacita na prispôsobenie rastu dopravy – Súlad medzi dostupnou kapacitou (plánovanou alebo neplánovanou) a potrebami trhu – Stabilita ponuky kapacity, najmä v súvislosti s prácami na infraštruktúre – Preťažená infraštruktúra – Plánované časy zotrvania vlakov na hraničných staniach
Riadenie dopravy	<ul style="list-style-type: none"> – Presnosť/meškanie rôznych druhov služieb železničnej dopravy vo východiskových staniach, na zastávkach, v staniach určenia a v prevádzkovo dôležitých miestach – Zrušenia vlakov – Skutočné časy zotrvania vlakov na hraničných staniach
Riadenie narušení a krízové riadenie	<ul style="list-style-type: none"> – Podiel dopravy, ktorá by mohla byť počas narušenia alebo krízy presmerovaná alebo nanovo naplánovaná – Vplyv narušení železničnej dopravy z hľadiska meškania a zrušenia vlakov – Vplyv narušení na prevádzkovateľov železničných služieb a ich zákazníkov – Konkrétne problémy, ktoré sa vyskytli (kvalitatívne)
Zavádzanie a výkonnosť digitálnych služieb, nástrojov a rozhraní	<ul style="list-style-type: none"> – Podpora procesov súvisiacich s riadením kapacity, riadením dopravy a riadením narušení – Úplnosť a kvalita poskytnutých informácií a údajov, <i>ako aj</i>

	<p><i>jednoduchý prístup pre subjekty zainteresované na prevádzke</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Súlad s európskou architektúrou vyvinutou v spoločnom podniku ERJU a s príslušnými technickými špecifikáciami podľa smernice (EÚ) 2016/797
<p>Dodržiavanie predpisov, regulačný dohľad</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Procesné ukazovatele sledujúce dodržiavanie pravidiel a postupov – Sťažnosti podané regulačným orgánom a ENRRB

DÔVODOVÁ SPRÁVA

V Európskej zelenej dohode aj v stratégii pre udržateľnú inteligentnú mobilitu sa zdôraznila naliehavá potreba dekarbonizácie európskeho odvetvia dopravy. Železničná doprava ako jedna z najúčinnějších foriem osobnej aj nákladnej dopravy zohráva v tomto úsilí kľúčovú úlohu. Preto je kľúčové čo najúčinnšie využiť existujúcu infraštruktúru a pokúsiť sa čo najlepšie využiť zvýšenie kapacity až do výšky 4 %, ako Komisia odhaduje vo svojom posúdení vplyvu. Návrh Komisie je v tejto súvislosti veľmi vítaný.

V súčasnosti sa bežne vyskytujú problémy súvisiace s preťažením železničných tratí, nedostatočnou dochvilnosťou, so zmeškanými prestupmi a s rýchlou. Navrhovaný právny predpis umožní optimálnejšie využívanie železničných tratí a zvýši presnosť a spoľahlivosť. Poskytnutie väčšej flexibility pri pridelovaní trás na poslednú chvíľu by do železničnej dopravy malo prilákať viac nákladnej dopravy. Zároveň sa očakáva, že cestujúci budú mať úžitok zo spoľahlivého dlhodobého plánovania a skorších rezervácií kapacity, čím sa celková kapacita siete bude využívať optimálnym spôsobom.

Je vítané, že Komisia sa rozhodla vziať za základ svojich vlastných návrhov iniciatívu železničného sektora, projekt prepracovania cestovného poriadku (TTR), ktorý sa už osvedčil ako veľmi hodnotný a ktorý realizujú európske subjekty vrátane združenia RNE. Pozitívne je aj to, že Komisia sa snaží poskytnúť väčšiu flexibilitu službám nákladnej dopravy zavedením priebežného cestovného poriadku, ktorého vymedzenie sa v tejto správe zavádza. Zavedenie pružnejšieho prístupu k pridelovaniu kapacity umožní viac ad hoc trás a zabezpečí, aby žiadne trasy nezostali nevyužitú. Rovnováha medzi osobnou a nákladnou dopravou v zmiešanej sieti však zostáva krehká a toto nariadenie sa ňou bude musieť zaoberať.

Táto správa posilňuje postoj Komisie tým, že manažérom infraštruktúry ukladá prísnejšiu povinnosť ponúkať alternatívne možnosti vždy, keď je to možné, a to aj v prípade cezhraničných sietí, aby vyhovel žiadateľom o kapacitu. Okrem toho je prístup Komisie posilnený možnosťou zostavenia cestovného poriadku, ktorý sa niektoré členské štáty rozhodli zaviesť posilnením koncepcie vopred pridelených a systematických vlakových trás. Okrem toho sa sprísnil pojem „vyššia moc“, aby sa zabránilo jeho nadmernému používaniu. V texte sú uvedené jasné pravidlá, za ktorých môžu manažéri infraštruktúry zrušiť kapacitu bez náhrady.

Správa súhlasí s Komisiou, pokiaľ ide o zahrnutie sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií na pomoc v konfliktných situáciách. V tomto sektore sa upriamuje pozornosť na ťažkosti, ktoré sa v správe riešia tým, že Komisia sa poveruje vypracovaním delegovaného aktu. Existujú krajiny, predovšetkým Švédsko, ktoré už takéto kritériá zaviedli, takže určité skúsenosti sa už získavajú. Touto správou sa rozširuje uplatňovanie kritérií, ktoré sa majú uplatňovať aj vo fázach plánovania, aby sa do využívania infraštruktúry od začiatku zahrnuli sociálno-ekonomické a environmentálne otázky.

V správe sa takisto zavádza vymedzenie pojmu „kapacita železničnej infraštruktúry“ a poukazuje sa na skutočnosť, že kapacitu môže ovplyvniť omnoho viac aspektov než len efektívne pridelovanie kapacity. Existuje niekoľko dôležitých otázok, na ktoré sa Komisia, členské štáty aj spoločnosti v tomto sektore musia zamerať, aby kapacitu pomohli ďalej zvyšovať. Samotná regulácia kapacity železničnej dopravy nepostačuje na dosiahnutie

ambiciózných cieľov EÚ.

V celom texte sa zavádza a schvaľuje celková europeizácia systémov a postupov s cieľom zabezpečiť začlenenie multimodálnych riešení, presmerovanie zahŕňajúce viaceré krajiny a zjednodušenie diaľkových multisiet'ových aplikácií. Zriadením Európskeho orgánu pre pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v medzinárodnej preprave (ERICA) v článku 57a sa táto koncepcia má posilniť.

Zdôrazňuje sa stabilné a spoľahlivé financovanie infraštruktúry na údržbu, obnovu a novú výstavbu, ako aj potreba identifikovať potreby v oblasti zlepšenia infraštruktúry na úrovni viacerých sietí. Stabilné financovanie infraštruktúry je kľúčovou podmienkou pridelovania kapacity. V správe sa trvá na tom, že je potrebné plánovanie výstavby a údržby, ako aj trvalý záväzok financovať ich, a zároveň zabezpečiť informovanie zdola nahor, pričom sa požaduje, aby sa pri rozhodovaní o výstavbe, údržbe alebo modernizácii potrebnej infraštruktúry používala analýza kapacity.

Okrem toho sa v správe upravuje pozícia Európskej siete manažérov infraštruktúry (ENIM), pričom sa sieti ENIM ukladá povinnosť zriadiť Európsku platformu subjektov zainteresovaných na prevádzke (EOSP) a konzultovať s ňou, a to aj vrátane ďalších zainteresovaných strán, ktoré sú uvedené v novom článku 55a. Ďalším dôležitým aspektom je, že správa nesúhlasí s tým, aby Komisia poverila sieť ENIM, aby si stanovila vlastné ciele, postupy a dohľad. Preto sa preskúmanie výkonnosti siete ENIM prenáša na sieť ENRRB a takisto sa zavádzajú poradné orgány v rámci siete ENIM, ktoré zoskupujú subjekty zainteresované na prevádzke, iných žiadateľov, servisné zariadenia, terminály a iné zainteresované strany, ktoré majú vzájomný úžitok zo svojho včasného a nepretržitého zapojenia do rozvoja a pridelovania kapacity.

Pokiaľ ide o načasovanie, chceme byť ambicióznejší ako Komisia. Keďže tento sektor už začal realizovať niektoré procesy plánovania v rámci projektu TTR, považujeme za uskutočniteľné začať vykonávať nariadenie trochu ambicióznejšími krokmi. Rýchle vykonávanie nariadenia bude kľúčom k zabezpečeniu toho, aby sme mohli využívať výhody navrhovaného právneho predpisu v súlade s cieľmi stanovenými v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

V správe sa napokon stanovujú náležité sekundárne právne predpisy tým, že sa zabezpečí, aby sa uvádzali správne odkazy na vykonávacie a delegované akty.

Spravodajkyňa ďakuje všetkým, ktorí pomohli prispieť k tejto správe, a teší sa na plodné diskusie o tom, ako právne predpisy ďalej rozpracovať.

**PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY,
KTORÉ SPRAVODAJCOVI POSKYTLI INFORMÁCIE**

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajkyňa vyhlasuje, že počas prípravy správy až do jej prijatia vo výbore mu poskytl informácie tieto subjekty alebo osoby:

Fyzická a/alebo právnická osoba
Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
Alstom
Benedikt Weibel, former CEO of SBB, Schweizerische Bundesbahnen and former UIC, International Union of Railways Chairman
Cabinet of Belgian Transport Ministry
CER, Community of European Railways
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
DG Move
EIM, European Rail Infrastructure Managers
ERA, European Railway Agency
ERFA, European Rail Freight Association
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, International Union of Wagon Keepers
UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
Ministry of Rural Affairs and Infrastructure, Sweden
Transportstyrelsen, Sweden
Ministry of Infrastructure and Water Management, Netherlands
EESC, European Economic and Social Committee
Eurotran
Allrail
PKP, Polish State Railways
Flix
ART, L'Autorité de régulation des transports, France

Vypracovanie uvedeného zoznamu je vo výlučnej zodpovednosti spravodajkyne.

POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU

Názov	Využívanie kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010
Referenčné čísla	COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD)
Dátum predloženia v EP	12.7.2023
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 2.10.2023
Spravodajca dátum vymenovania	Tilly Metz 20.7.2023
Prerokovanie vo výbore	29.11.2023
Dátum prijatia	4.3.2024
Výsledok záverečného hlasovania	+: 30 –: 0 0: 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Barbara Thaler, Achille Variati
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Michael Gahler, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní	Andrus Ansip, Marie Dauchy, Estrella Durá Ferrandis, Linus Glanzelius, Anja Haga, Radan Kanev, Michael Kauch, Miapetra Kumpula-Natri, Stefania Zambelli
Dátum predloženia	5.3.2024

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

30	+
ECR	Peter Lundgren, Dorien Rookmaker
ID	Marie Dauchy
PPE	Michael Gahler, Jens Gieseke, Anja Haga, Radan Kanev, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Barbara Thaler, Stefania Zambelli
Renew	Andrus Ansip, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Kauch, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Estrella Durá Ferrandis, Linus Glangelius, Miapetra Kumpula-Natri, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Achille Variati
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

0	-

0	0

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania