



2023/0271(COD)

7.12.2023

POPRAWKI 173 - 629

Projekt sprawozdania
Tilly Metz
(PE752.954v03-00)

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Poprawka 173
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Tytuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, *zmieniające* dyrektywę 2012/34/UE i *uchylające* rozporządzenie (UE) nr 913/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, *zmieniająca* dyrektywę 2012/34/UE i *uchylająca* rozporządzenie (UE) nr 913/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. hu

Uzasadnienie

Dyrektywa jest bardziej odpowiednią formą prawną niż rozporządzenie, gdyż pozostawia państwom członkowskim większą swobodę manewru i zapewnia stosowanie zasady pomocniczości.

Poprawka 174
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Miejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie korzystają z europejskiej sieci kolejowej wraz z innymi rodzajami transportu, takimi jak kolejowe przewozy towarowe i międzynarodowe przewozy pasażerskie. Regionalne i miejskie przewozy kolejowe mają kluczowe znaczenie dla europejskiej sieci oraz dla osiągnięcia celów Zielonego Ładu. Z przewozów tych korzysta zdecydowana większość pasażerów

pociągów.

Or. en

Uzasadnienie

W 2021 r. podróże krajowe w UE odbyło 5,2 mld pasażerów, pokonując łącznie 250 mld km. Ponadto pasażerowie przejechali 10 mld km na trasach międzynarodowych.

Poprawka 175

Tilly Metz, Pär Holmgren, Jakob G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ciarán Cuffe, Karima Delli

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Ważne jest podjęcie kwestii multimodalności z punktu widzenia konkurencyjności wśród rodzajów transportu, aby ułatwić znaczne przesunięcie międzygałęziowe i osiągnąć cele określone w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Aby zapewnić sprawiedliwe, równe warunki działania obejmujące różne rodzaje transportu, należy odpowiednio wyważyć warunki ramowe, a koszty zewnętrzne należy zinternalizować w cenach. W związku z tym podatki i opłaty w różnych rodzajach transportu, takie jak podatek od paliwa lotniczego i niższe opłaty za dostęp do infrastruktury, powinny odzwierciedlać priorytety i przyczyniać się do realizacji celów określonych w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Zachęciłoby to ludzi i przedsiębiorstwa do dokonywania wyborów transportowych zgodnych z unijną wizją zrównoważonego transportu. W związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na zdolność przepustową kolei zarówno w przypadku usług pasażerskich, jak i towarowych, konieczne będą również inwestycje w celu wdrożenia opisanych powyżej środków

zwiększających zdolność przepustową.

Or. en

Poprawka 176
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Wdrażanie kolejnych pakietów kolejowych przez UE stymulowało procesy prywatyzacji i liberalizacji, które przyczyniły się do zniszczenia i pogorszenia stanu infrastruktury (w latach 2000–2020 wycofano z eksploatacji ok. 6000 km linii kolejowych w UE + Norwegii i Zjednoczonym Królestwie), pogorszenia jakości funkcjonowania i wyższych kosztów dla użytkowników. Te procesy liberalizacji należy pilnie odwrócić, a inwestycje publiczne w koleje pilnie zwiększyć jako sposób na poprawę spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej, zrównoważonego rozwoju państw członkowskich i europejskiej łączalności.

Or. pt

Poprawka 177
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Niniejsze rozporządzenie ma na celu zwiększenie zdolności przepustowej europejskiej sieci kolejowej, ponieważ obecna zdolność nie jest wystarczająca dla osiągnięcia celów Komisji Europejskiej

*dotyczących przesunięcia
międzygałęziowego z dróg na koleje na
lata 2030 i 2050.*

Or. en

Uzasadnienie

Niemożliwe jest osiągnięcie unijnego celu polegającego na zwiększeniu kolejowego ruchu towarowego o 50 % do 2030 r. i podwojeniu go do 2050 r., podwojeniu ruchu pasażerskiego dużych prędkości do 2030 r. i potrojeniu go do 2050 r. poprzez rozporządzenie, które zapewni, o ile wszystko pójdzie zgodnie z planem, jedynie 4 % dodatkowej zdolności przepustowej.

Poprawka 178
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2b) Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie wykorzystania infrastruktury kolejowej. Zwiększenie liczby pociągokilometrów doprowadzi zatem do zwiększenia udziału w strukturze modalnej. Z tego względu istotne jest rozróżnienie między zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, wykorzystywaną zdolnością przepustową i zdolnością przewozową. Zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej odnosi się do maksymalnej liczby pociągów, które mogą być eksploatowane w określonym czasie i określonej części sieci przy danym poziomie usług. Wykorzystywana zdolność przepustowa odnosi się do rzeczywistej wielkości ruchu, zwykle niższej niż planowana zdolność przepustowa, ponieważ niektóre planowane trasy pociągów mogą nie być wykorzystywane. Zdolność przewozowa odnosi się do ilości towarów lub liczby pasażerów, których przewóz pociągami jest możliwy w infrastrukturze w określonym czasie. Wpływ na to mają inne

parametry, takie jak długość pociągu czy nacisk osi. Należy także zaznaczyć, że zdolność przepustowa kolei wykracza poza indywidualną analizę tras pociągów i ma na celu opisanie zdolności systemu kolejowego do radzenia sobie z określoną wielkością ruchu; maksymalne i efektywne wykorzystanie sieci wyrażone w pociągokilometrach stanowi również wskaźnik wydajności systemu (wraz ze zdolnością przewozową w sieci mierzoną w pasażerokilometrach i tonokilometrach na jednostkę czasu).

Or. en

Poprawka
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2b) Odwrotny postęp odnotowano w sieci kolejowej wykorzystywanej w UE-27, która w latach 1990–2021 skurczyła się o ponad 12 000 km^{1a}.

^{1a} Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, (2023). *EU transport in figures: statistical pocketbook 2023 [Transport UE w liczbach – mały rocznik statystyczny za 2023 r.]*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej.
<https://data.europa.eu/doi/10.2832/319371>

Or. en

Uzasadnienie

Według danych z publikacji „Transport UE w liczbach – mały rocznik statystyczny za 2023 r.” całkowita długość linii kolejowych wykorzystywanych w UE-27 zmalała z 214 725 km w 1990 r. do 202 596 km w 2021 r.

Poprawka 180
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2c) Zwiększenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej jest niezbędne dla osiągnięcia celów dotyczących przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje na 2050 r. i ograniczenia konfliktów w harmonogramach w sieci kolejowej UE.

Or. en

Uzasadnienie

Budowa infrastruktury kolejowej znacznie zwiększy zdolność przepustową, co doprowadzi do ograniczenia konfliktów ze wszystkimi ich konsekwencjami prawnymi, technicznymi i gospodarczymi.

Poprawka 181
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2d) Cele dotyczące przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje na szczeblu UE wymagają docelowych poziomów krajowych bazujących na konkretnych planach krajowych opracowanych przez państwa członkowskie w oparciu o podejście oddolne.

Or. en

Uzasadnienie

Bez planów krajowych, które wnoszą wkład w osiągnięcie ogólnych celów UE, cele te pozostaną jedynie wyrazem ambicji bez realistycznych konkretnych planów, które w razie potrzeby można monitorować i modyfikować.

Poprawka 182

Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie ruchem kolejowym mają charakter kluczowy dla prawidłowego funkcjonowania sektora kolejowego. Aby umożliwić pociągom o całkowicie odmiennych parametrach, takich jak prędkość i droga hamowania, bezpieczne poruszanie się na tych samych torach, należy starannie planować i koordynować świadczenie kolejowych usług przewozowych. Optymalne zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność. Rozporządzenie powinno zapewnić zarządcom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminujący pod względem dostępu do sieci.

Poprawka

(5) Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie ruchem kolejowym mają charakter kluczowy dla prawidłowego funkcjonowania sektora kolejowego. Aby umożliwić pociągom o całkowicie odmiennych parametrach, takich jak prędkość i droga hamowania, bezpieczne poruszanie się na tych samych torach, należy starannie planować i koordynować świadczenie kolejowych usług przewozowych. Optymalne zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność, ***co jest szczególnie ważnym wymogiem w przypadku rosnącego rynku pociągów nocnych, a także ambicji przesunięcia przewozu towarów na kolej.*** Rozporządzenie powinno zapewnić zarządcom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminujący pod względem dostępu do sieci.

Or. en

Poprawka 183
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W dyrektywie 2012/34/UE uznano prawo państw członkowskich do niestosowania zasad dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej do określonych części sieci kolejowej lub do określonych przewozów kolejowych, jeżeli takie wyłączenie z zakresu prawa Unii nie wpłynie na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Wyłączenia te w dalszym ciągu powinny mieć zastosowanie, a państwa członkowskie powinny zachować prawo do składania wniosków o takie wyłączenia w przyszłości także w odniesieniu do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(6) W dyrektywie 2012/34/UE uznano prawo państw członkowskich do niestosowania zasad dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej do określonych części sieci kolejowej lub do określonych przewozów kolejowych, jeżeli takie wyłączenie z zakresu prawa Unii nie wpłynie na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Wyłączenia te, ***choć ścisłe ograniczone***, w dalszym ciągu powinny mieć zastosowanie, a państwa członkowskie powinny zachować prawo do składania wniosków o takie wyłączenia w przyszłości także w odniesieniu do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 184
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Ustanowienie jednolitego europejskiego obszaru transportu jako sposób na wdrożenie w sektorze transportu zasady UE jako wolnego rynku przyczynia się do koncentracji kapitału i usług w ugruntowanych centrach gospodarczych, z korzyścią dla działających w tym sektorze przedsiębiorstw międzynarodowych, co doprowadziło do deregulacji i zaniedbania kolei w krajach peryferyjnych. Europejska

sieć transportowa (której nie można ograniczać do sieci kolejowych państw członkowskich UE, natomiast należy dążyć do międzynarodowej koordynacji z innymi krajami w Europie i poza nią), z jej różnorodnością usług, zdolności przepustowych oraz potrzeb krajowych i regionalnych, powinna być tworzona przez zacieśnianie współpracy i koordynacji między państwami, a nie przez narzucanie wspólnych zasad, które opierają się na niezrozumiałych zasadach rynku i konkurencji i prowadzą do degradacji kolei i do rozbieżności społeczno-gospodarczych.

Or. pt

Poprawka 185
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny **lepiej odzwierciedlać** potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na popyt rynkowy. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej

Poprawka

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny **uwzględnić i zaspokajać** potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego **w proporcjonalny i niedyskryminacyjny sposób**. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na popyt rynkowy. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz

określonych i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi.

dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej określonych i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi, **w tym pociągami nocnymi**.

Or. en

Poprawka 186 João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny lepiej odzwierciedlać potrzeby **wszystkich segmentów rynku** kolejowego. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na **popyt rynkowy**. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej

Poprawka

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny lepiej odzwierciedlać potrzeby **sektora** kolejowego. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na **potrzeby sektora**. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej określonych

określonych i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi.

i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi.

Or. pt

Poprawka 187
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa

Poprawka

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa

członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców.

członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców. ***Te kryteria społeczno-ekonomiczne i środowiskowe muszą zostać bardziej szczegółowo przeanalizowane i oparte na przyjętych metodach i najlepszej dostępnej wiedzy. Komisja powinna określić kryteria i znormalizowane metody obliczania w akcie delegowanym, a w jej pracach powinny uczestniczyć ENIM i ERICA w swoich pracach. Następnie ENIM, w porozumieniu z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, powinien opracować i przyjąć odpowiednie procedury.***

Or. en

Poprawka 188 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 8**

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system

Poprawka

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system

zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepełnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców.

zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej **o maks. 30 %** w perspektywie średnio- i długoterminowej **ze względu na większą oferowaną częstotliwość w porównaniu z systemami klasy B**. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepełnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców.

Or. en

Poprawka 189
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Osiągnięcie celów UE w zakresie przesunięcia międzygałęziowego zależy przede wszystkim od zwiększenia zdolności przepustowej kolei, co wymaga inwestycji w infrastrukturę kolejową. Obejmuje to wykorzystanie budżetów krajowych, instrumentu „Łącząc Europę” oraz inwestycji prywatnych w celu uzupełnienia głównych brakujących połączeń i przewyciężenia wąskich gardeł. a także odpowiednie poziomy finansowania na utrzymanie.

Poprawka 190
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8b) W szczególności państwa członkowskie powinny zapobiegać degradacji infrastruktury kolejowej i minimalizować wpływ ewentualnych ograniczeń zdolności przepustowej poprzez zapewnienie długoterminowego finansowania za pośrednictwem wieloletnich umów w sprawie wykonania.

Or. en

Poprawka 191
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa. Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby w planowaniu strategicznym przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat

(9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa, z ***uwzględnieniem korzyści społeczno-ekonomicznych i środowiskowych.*** Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby w planowaniu strategicznym

dostępnej zdolności przepustowej oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej.

przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat dostępnej zdolności przepustowej oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 192
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Zintegrowane kursowanie w takcie może poprawić łączalność kolejową, oferując regularne przewozy pasażerskie i płynne połączenia multimodalne w węzłach miejskich. Zarządcy infrastruktury mogą wspierać wprowadzanie takich rozkładów jazdy poprzez uwzględnienie tej koncepcji w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej. W tym celu zdolność przepustowa może być wstępnie zaplanowana w formie odpowiednich obiektów planowania zdolności przepustowej, takich jak systematyczne trasy pociągów, przy jednoczesnym zachowaniu wystarczającej elastyczności, aby umożliwić optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury.

Or. en

Poprawka 193
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Poprawka

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, ***o ile oferowano alternatywną zdolność przepustową***, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Or. en

Poprawka 194
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się ***zgodnie z popytem rynkowym oraz*** w sposób ***sprawiedliwy i*** niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Poprawka

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się w sposób niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Or. pt

Poprawka 195
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Na szeregu krajowych rynków kolejowych zarządca infrastruktury jest częścią zintegrowanej pionowo spółki holdingowej z co najmniej jednym operatorem transportu pasażerskiego i towarowego. Dla prawidłowego funkcjonowania rynku niezwykle ważne jest, aby zdolność przepustową przyznawano tym przedsiębiorstwom kolejowym w sposób sprawiedliwy, racjonalny i niedyskryminacyjny. W szczególności za uprzywilejowane należy uważać informacje szczególnie chronione udostępniane zarządcy infrastruktury w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 196
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze

kolejowym niezbędna jest **poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur** w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. **W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.**

kolejowym niezbędna jest **koordynacja między organizacjami krajowymi** w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej.

Or. pt

Poprawka 197
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością

Poprawka

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością

przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.

przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania. ***Podczas opracowywania tych europejskich ram należy również konsultować się z przedsiębiorstwami kolejowymi i wnioskodawcami.***

Or. en

Poprawka 198 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością

Poprawka

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością

przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym **oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.**

przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym. **Podczas opracowywania tych europejskich ram należy również konsultować się z przedsiębiorstwami kolejowymi, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.**

Or. en

Poprawka 199
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Aby wzmocnić swoją rolę w procesie zarządzania zdolnością przepustową, wnioskodawcy powinni ustanowić europejską platformę wnioskodawców kolejowych (zwaną dalej „ERAP”). Platforma ta może obejmować również operatorów obiektów infrastruktury usługowej i terminali, zainteresowane podmioty w obszarze multimodalnych zdolności przepustowych, takich jak porty morskie i śródlądowe, oraz właścicieli innych obiektów

*infrastruktury usługowej związanych z
koleją.*

Or. en

Poprawka 200
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(14a) Podobnie jak w przypadku ENIM,
należy zwiększyć rolę przedsiębiorstw
kolejowych i wnioskodawców,
ustanawiając nowe ramy znane jako
europejska platforma przedsiębiorstw
kolejowych (zwana dalej „ERUP”).*

Or. en

Poprawka 201
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(14a) Podobnie jak w przypadku ENIM,
należy zwiększyć rolę przedsiębiorstw
kolejowych i wnioskodawców i ustanowić
nową strukturę pod nazwą „europejska
platforma przedsiębiorstw kolejowych”
(zwaną dalej „ERUP”).*

Or. en

Poprawka 202
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne, **a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury. Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.**

Poprawka

(15) W europejskich ramach opracowanych przez **m.in.** europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne **dla zarządców infrastruktury w celu umożliwienia wymiany doświadczeń i wiedzy, które przyczynią się do bardziej efektywnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i współpracy między organami krajowymi w odniesieniu do ruchu transgranicznego.**

Or. pt

Poprawka 203
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

(15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne, a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury. Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.

(15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury ***ENIM i europejski organ ds. alokacji międzynarodowej zdolności przepustowej kolei ERICA*** należy zawrzeć wytyczne, a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury ***i ERICA, przy czym odstępstwa powinny być dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i pod warunkiem zatwierdzenia przez krajowy kolejowy organ regulacyjny***. Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.

Or. en

Poprawka 204
Tilly Metz

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Aby zapewnić sprawnie działającą europejską sieć kolejową oraz usprawnić transgraniczny ruch kolejowy odbywający się w ramach wielu sieci, zarówno w transporcie towarowym, jak i pasażerskim, należy ustanowić nowy europejski organ ds. alokacji międzynarodowej zdolności przepustowej kolei (zwany dalej „ERICA”). W swojej roli doradczej powinien on być wspierany przez koordynatora sieci. ERICA powinna wnieść wkład w przygotowanie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, przyczynić się do koordynacji operacyjnej między zarządcami infrastruktury i zapewnić wsparcie organom regulacyjnym w zakresie zasad, procedur i narzędzi. Ponadto powinna pełnić funkcję dodatkowego punktu kontaktowego dla zainteresowanych podmiotów spoza sektora kolejowego wyrażających zainteresowanie korzystaniem z przewozów kolejowych oraz punktu kontaktowego działającego w imieniu ENIM dla wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w przypadku kwestii nieobjętych wyraźnie zakresem niniejszego rozporządzenia. Powinna również ułatwiać rozwój i wdrażanie cyfrowych narzędzi i usług do obsługi procesów zarządzania zdolnością przepustową lub zarządzania ruchem. Jako podstawę przyszłego rozwoju infrastruktury i finansowania w ramach TEN-T, ERICA powinna również określić potrzeby w zakresie poprawy europejskiej infrastruktury transgranicznej.

Or. en

Poprawka 205
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Należy zwiększyć rolę przedsiębiorstw kolejowych i wnioskodawców i ustanowić nową strukturę pod nazwą „europejska platforma przedsiębiorstw kolejowych” (zwaną dalej „ERUP”).

Or. en

Poprawka 206
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami.

(17) Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami. ***Aby zwiększyć rolę przedsiębiorstw kolejowych, wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, ENIM powinien ustanowić organ konsultacyjny przy ENIM, europejską platformę podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną (zwaną dalej „EOSP”), obejmującą takie podmioty, a także operatorów obiektów infrastruktury***

usługowej, terminali i portów. Oprócz zapewnienia ENIM bliższego wglądu w rozwój sytuacji na rynku, może ona też wydawać opinie z własnej inicjatywy na temat wszelkich wniosków przedstawianych lub decyzji podejmowanych przez ENIM, a także ERICA.

Or. en

Poprawka 207
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę. Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę, **a także zasadniczym wymogiem odbudowującego się rynku pociągów nocnych, w przypadku którego klienci kolejowych usług przewozowych i wnioskodawcy muszą z dużym wyprzedzeniem wiedzieć, w jaki sposób mogą funkcjonować ich przewozy.** Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka 208
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę. Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę. Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, **operatorów obiektów infrastruktury usługowej** i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka 209
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług.

Poprawka

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług.

Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego.

W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego.

Or. pt

Poprawka 210
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów

Poprawka

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów

zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach **posiadających solidną wiedzę na temat całego sektora kolejowego**, tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad **eksperskich** we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

Or. en

Poprawka 211 **Ondřej Kovařík**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 19**

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania

Poprawka

(19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania

realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach **posiadających solidną wiedzę na temat całego sektora kolejowego**, tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad **eksperckich** we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

Or. en

Poprawka 212 João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w **jednolitym** europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, **w ścisłej współpracy z Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami**, powinni opracować i wdrożyć **wspólne** ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali **wspólne** zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby

Poprawka

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury i **właściwie zainteresowane podmioty** powinni opracować i wdrożyć **porównywalne** ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali **wzajemnie zgodne** zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą

zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę *na szczeblu UE* w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury *oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji*, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

Or. pt

Poprawka 213 Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, w ścisłej współpracy z Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami, powinni opracować i wdrożyć wspólne ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali wspólne zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień

Poprawka

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, w ścisłej współpracy z Komisją, *ERICA*, organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami, powinni opracować i wdrożyć wspólne ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali wspólne zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień

w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na szczeblu UE w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na szczeblu UE, **w tym w ramach ERICA,** w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

Or. en

Poprawka 214
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) W celu zapewnienia skutecznych unijnych ram koordynacji zarządców infrastruktury kolejowej należy przyznać więcej uprawnień operacyjnych europejskiej sieci zarządców infrastruktury, ustanowionej na mocy dyrektywy 2012/34/UE. Ramy te powinny obejmować mechanizmy decyzyjne, które umożliwią unijnym zarządcom infrastruktury kolejowej skuteczną koordynację strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 215
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia **spójnego stosowania ram regulacyjnych oraz** jednakowego traktowania **wnioskodawców** w całym **jednolitym** europejskim obszarze kolejowym. **Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych z myślą o opracowaniu wspólnych** praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. **W tym celu europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury.**

Poprawka

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia jednakowego traktowania **operatorów** w całym europejskim obszarze kolejowym **przez opracowanie skoordynowanych** praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 216
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia spójnego

Poprawka

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia spójnego

stosowania ram regulacyjnych oraz jednakowego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury.

stosowania ram regulacyjnych oraz jednakowego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury. ***ENRRB powinna sprawdzać zgodność europejskich ram zaproponowanych przez ERICA z celami regulacyjnymi rozporządzenia. Nadzór regulacyjny należy sprawować w taki sposób, aby decyzje krajowe nie mogły podważać zharmonizowanych procedur opisanych w tych ramach, chyba że mają zastosowanie wyjątki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.***

Or. en

Poprawka 217
Tilly Metz, Leila Chaibi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Pracownicy mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania sektora kolejowego. Poprawa efektywności i jakości usług wymaga cyfryzacji. Cyfryzacji i automatyzacji zdolności przepustowej kolei i zarządzania ruchem będzie musiał towarzyszyć rozwój umiejętności cyfrowych wśród pracowników sektora. Dodatkowe

szkolenia i inwestycje w rozwój kompetencji cyfrowych w odniesieniu do nowych wymagań cyfrowych umożliwią pracownikom dostosowanie się i wnoszenie pozytywnego wkładu w należyte funkcjonowanie sektora poprzez lepszą komunikację i zdolność radzenia sobie z nieoczekiwanymi zdarzeniami. Przy pogłębianiu cyfryzacji nie można zaniedbywać praw pracowniczych, ale powinny one stanowić centralny element, wokół którego należy zrestrukturyzować funkcjonowanie sektora.

Or. en

Poprawka 218
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Z myślą o zarządcach infrastruktury oraz w dziedzinie nadzoru regulacyjnego **należy** zapewnić mechanizm określania kryteriów, zasad i procedur dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, współpracy między zainteresowanymi podmiotami w zakresie przewozów kolejowych oraz koordynacji na szczeblu UE. Mechanizm ten wymaga, aby zarządcy infrastruktury oraz kolejowe organy regulacyjne, we współpracy z właściwymi zainteresowanymi podmiotami, opracowali i wdrożyli **europejskie** ramy i wytyczne. **Po dokonaniu oceny opracowania i wdrożenia ram europejskich oraz w przypadku, gdy w wyniku dobrowolnego stosowania wytycznych sektorowych nie osiągnięto wymaganego poziomu spójności regulacyjnej, Komisja powinna dysponować środkami, które umożliwią wyeliminowanie takich nieadekwatności regulacyjnych, w razie potrzeby w drodze**

Poprawka

(25) Z myślą o zarządcach infrastruktury oraz w dziedzinie nadzoru regulacyjnego **ważne jest, aby** zapewnić mechanizm określania kryteriów, zasad i procedur dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, współpracy między zainteresowanymi podmiotami w zakresie przewozów kolejowych oraz koordynacji na szczeblu UE. Mechanizm ten wymaga, aby zarządcy infrastruktury oraz kolejowe organy regulacyjne, we współpracy z właściwymi zainteresowanymi podmiotami, opracowali i wdrożyli ramy i wytyczne **ustanowione w skoordynowany sposób**.

Poprawka 219
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26a) Finansowanie publiczne dla zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, powinno być wystarczające dla zapewnienia terminowego, transgranicznego, zharmonizowanego i interoperacyjnego wdrożenia narzędzi i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 220
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29) W ocenie ex post rozporządzenia (UE) nr 913/2010¹⁰ stwierdzono, że wpływ rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Co więcej, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z perspektywy transgranicznej była nadal nieskuteczna. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne.

(29) W ocenie ex post rozporządzenia (UE) nr 913/2010¹⁰ stwierdzono, że wpływ rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Co więcej, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z perspektywy transgranicznej była nadal nieskuteczna. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne.

Do eksploatacji zdolności przepustowej sieci kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zatem uchylić i zastąpić niniejszym rozporządzeniem.

Do eksploatacji zdolności przepustowej sieci kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zatem uchylić i zastąpić niniejszym rozporządzeniem.
Odpowiednie artykuły rozporządzenia (UE) 2021/0420 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej należy odpowiednio zmienić.

¹⁰ SWD(2021)0134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

¹⁰ SWD(2021)0134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

Or. en

Poprawka 221
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29a) Podobnie należy zapewnić zgodność z rozporządzeniami wykonawczymi w sprawie: zasad alokacji w obiektach infrastruktury usługowej (rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/2177) oraz procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych (rozporządzenie wykonawcze (UE) 2016/545).

Or. en

Poprawka 222
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych w drodze dyrektywy 2013/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione w drodze niniejszego rozporządzenia oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram należy rozpocząć równoległe ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej musi obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące danego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami prawnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, **w okresie przejściowym zgodnie z nowym systemem.**

Poprawka

(30) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych w drodze dyrektywy 2013/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione w drodze niniejszego rozporządzenia oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram należy rozpocząć równoległe ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej musi obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące danego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami prawnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, **do czasu wygaśnięcia umowy.**

Or. en

Poprawka 223
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W niniejszym rozporządzeniu określono również zasady i procedury dotyczące wdrażania zintegrowanych cyfrowych europejskich systemów

zarządzania ruchem kolejowym i sterowania ruchem, w tym automatycznej kontroli jazdy pociągu, w oparciu o interoperacyjne cyfrowe systemy krajowe. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 224
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Poprawka

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Or. en

Poprawka 225
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu

Poprawka

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu

zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Or. en

Poprawka 226
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Poprawka

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, **9**, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Or. en

Uzasadnienie

Art. 2 ust. 9 dyrektywy 2012/34/UE, która obowiązuje od czasu pierwszego pakietu kolejowego, wyklucza przedsiębiorstwa, których działalność ograniczona jest do świadczenia przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunele podmorskie, lub do działalności transportowej polegającej na wykonywaniu przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez takie tunele, np. tunel pod kanałem La Manche między Francją a Zjednoczonym Królestwem. Ze względu na szczególny charakter takiej infrastruktury, wyjątek ten powinien należeć z dyrektywy 2012/34/UE do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 227
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) zapewniają niedyskryminacyjne

Poprawka

c) zapewniają niedyskryminacyjne

zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury oraz przejrzysty dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac, **w celu wspierania uczciwej konkurencji**;

zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury oraz przejrzysty dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac;

Or. pt

Poprawka 228
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci;

Poprawka

d) zapewniają płynny **i punktualny** ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej **sieci przez dążenie do wyeliminowania wąskich gardel i przeszkód operacyjnych oraz uwzględniając obiekty kolejowej infrastruktury usługowej bezpośrednio zaangażowane w przewóz kolejowy**;

Or. en

Poprawka 229
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci;

Poprawka

d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci **oraz przez granice zewnętrzne**;

Or. en

Poprawka 230
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) umożliwiają połączenie międzynarodowych usług transportowych z miejskimi i regionalnymi usługami transportowymi;

Or. en

Uzasadnienie

Dla atrakcyjności kolei zasadnicze znaczenie ma płynnie działająca sieć.

Poprawka 231
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

skreśla się

Or. pt

Poprawka 232
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności poprzez wspólne europejskie zasady i normy techniczne i operacyjne, wymogi dotyczące wyposażenia technicznego, certyfikację personelu.

Poprawka 233
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) identyfikują wąskie gardła w infrastrukturze i przedstawiają propozycje ich eliminacji.

Poprawka 234
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W odniesieniu do zarządzania *ruchem zarządcy* infrastruktury *zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – miały pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.*

2. W odniesieniu do zarządzania *zdolnością przepustową oraz długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania, odnowienia oraz modernizacji* infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury *konsultuje się z wnioskodawcami w trakcie całego procesu, co najmniej zgodnie celami pośrednimi zdefiniowanymi w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE, oraz zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, i w jak największym stopniu uwzględnia zgłoszone wątpliwości.*

Poprawka 235
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W odniesieniu do zarządzania ruchem zarządcy infrastruktury zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – **miały** pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Poprawka

2. W odniesieniu do zarządzania ruchem zarządcy infrastruktury zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe **i inni wnioskodawcy** – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – **mieli** pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Or. en

Poprawka 236
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową oraz długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania, odnowienia oraz modernizacji infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury konsultuje się z wnioskodawcami **zdefiniowanymi w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE**, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, i **w jak największym stopniu** uwzględnia zgłoszone wątpliwości.

Poprawka

3. W odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową oraz długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania, odnowienia oraz modernizacji infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury konsultuje się z wnioskodawcami, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, i uwzględnia zgłoszone wątpliwości.

Or. en

Poprawka 237
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „siła wyższa” oznacza każde nieprzewidywalne lub wyjątkowe zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, których nie można uniknąć ani przewyciężyć przy racjonalnym przewidywaniu i dochowaniu staranności, których nie można rozwiązać przy użyciu środków, które z technicznego, finansowego lub ekonomicznego punktu widzenia są dla nich racjonalnie możliwe, które faktycznie miały miejsce i mogą być obiektywnie zweryfikowane oraz które uniemożliwiają zarządcy infrastruktury, okresowo lub na stałe, wypełnienie jego zobowiązań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub dyrektywą 2012/34/UE, lub które uniemożliwiają przedsiębiorstwu kolejowemu wypełnienie jego zobowiązań umownych wobec zarządcy lub zarządców infrastruktury;

Poprawka

1) „siła wyższa” oznacza każde nieprzewidywalne lub wyjątkowe zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, których nie można uniknąć ani przewyciężyć przy racjonalnym przewidywaniu i dochowaniu staranności, których nie można rozwiązać przy użyciu środków, które z technicznego, finansowego lub ekonomicznego punktu widzenia są dla nich racjonalnie możliwe, które faktycznie miały miejsce i mogą być obiektywnie zweryfikowane oraz które uniemożliwiają zarządcy infrastruktury, okresowo lub na stałe, wypełnienie jego zobowiązań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub dyrektywą 2012/34/UE, lub które uniemożliwiają przedsiębiorstwu kolejowemu wypełnienie jego zobowiązań umownych wobec zarządcy lub zarządców infrastruktury.
Termin ten nie obejmuje działań zbiorowych ani akcji protestacyjnych organizowanych przez pracowników w sektorze;

Or. pt

Poprawka 238
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a) „zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej” oznacza maksymalną liczbę pociągów, które mogą być eksploatowane w określonym czasie po geograficznie zdefiniowanej części sieci kolejowej (przy określonej

charakterystyce ruchu i infrastruktury) w ramach wymaganego lub pożądanego poziomu usług; stanowi ona górną granicę „zaplanowanej zdolności przepustowej”, określającej wielkość wnioskowanej przez operatorów kolejowych i przyznanej im zdolności przepustowej. Duże różnice między dostępną zdolnością przepustową (z wyłączeniem również zamknięć ze względu na planowe prace mające na celu utrzymanie infrastruktury) a wymaganą zdolnością przepustową prowadziłyby albo do niewystarczającego wykorzystania infrastruktury, albo do niezaspokojenia wniosków;

Or. en

Poprawka 239
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a) „rekompensata” oznacza opłatę motywacyjną wypłacaną w przypadku zmiany lub anulowania przyznanej trasy pociągu, która to opłata jest ograniczona do kwoty określonej przez stronę odpowiedzialną i opublikowanej w regulaminie sieci odpowiedniego zarządcy infrastruktury;

Or. en

Poprawka 240
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b) „wykorzystana zdolność przepustowa” odnosi się do rzeczywistej wielkości ruchu w sieci, zwykle niższej niż planowana zdolność przepustowa, ponieważ niektóre planowane trasy pociągów mogą nie być wykorzystywane (np. z powodu nieplanowanych zakłóceń lub późnego anulowania przez operatorów, co skutkuje pewnym brakiem efektywności). Należy zapewnić mechanizmy gwarantujące, że w praktyce rzeczywiście przestrzegany będzie zaplanowany rozkład jazdy z odpowiednią zdolnością przewozową. Jeśli z powodu nieodpowiednich zachęt wnioski o przydzielenie trasy nie są honorowane przez wnioskodawców, może to w rzeczywistości prowadzić do zmniejszenia wykorzystywanej zdolności przepustowej;

Or. en

**Poprawka 241
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c) „zdolność przewozowa” to ilość towarów lub liczba pasażerów, którą można przewieźć pociągami w infrastrukturze w określonym czasie. Wpływ mają na to również inne parametry, takie jak długość pociągu lub nacisk osi, warunkujące maksymalną liczbę pasażerów lub ilość towarów, którą może przewozić każdy pociąg; zakładając tę samą liczbę pociągów na tej samej infrastrukturze, zwiększenie maksymalnej pojemności ładunkowej pociągów prowadzi do zwiększenia zdolności

przewozowej;

Or. en

Poprawka 242
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „wnioskodawca” oznacza podmiot zdefiniowany w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE;

Or. en

Poprawka 243
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę zdefiniowanego w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE;

Or. en

Poprawka 244
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Poprawka

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, **stowarzyszenie wnioskodawców**, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Or. en

Poprawka 245
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Poprawka

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, **stowarzyszenie wnioskodawców**, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Or. en

Poprawka 246
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza **wnioskodawcę**, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Poprawka

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, **innego wnioskodawcę**, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Or. en

Poprawka 247
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego transportu kolejowego, krajowego lub międzynarodowego, która jest świadczona w co najmniej dwóch sieciach zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury. Pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony wjeżdżają do co najmniej jednej sieci obsługiwanej przez innego zarządcę infrastruktury;

Poprawka

10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego transportu kolejowego, krajowego lub międzynarodowego, która jest świadczona w co najmniej dwóch sieciach zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury **i podlega wyłącznej kompetencji odnośnych państw członkowskich**. Pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony wjeżdżają do co najmniej jednej sieci obsługiwanej przez innego zarządcę infrastruktury;

Or. fr

Poprawka 248
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego transportu kolejowego, krajowego lub międzynarodowego, która jest świadczona w co najmniej dwóch sieciach zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury. Pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony wjeżdżają do co najmniej jednej sieci obsługiwanej przez innego zarządcę infrastruktury;

Poprawka

10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego transportu kolejowego, krajowego lub międzynarodowego, która jest świadczona w co najmniej dwóch sieciach zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury ***i na wyłączną odpowiedzialność państw członkowskich***. Pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony wjeżdżają do co najmniej jednej sieci obsługiwanej przez innego zarządcę infrastruktury;

Or. en

Poprawka 249
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11a) „transgraniczne” oznacza różnego rodzaju działania prowadzone ponad co najmniej jedną granicą wewnętrzną lub zewnętrzną;

Or. en

Poprawka 250
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

12) „podział zdolności przepustowej infrastruktury” oznacza przydzielenie części całkowitej dostępnej zdolności przepustowej elementu infrastruktury różnym rodzajom kolejowych usług przewozowych oraz na potrzeby ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych;

Poprawka

12) „podział zdolności przepustowej infrastruktury” oznacza przydzielenie części całkowitej dostępnej zdolności przepustowej elementu infrastruktury różnym rodzajom kolejowych usług przewozowych oraz na potrzeby ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych **lub na potrzeby procesów alokacji;**

Or. de

Uzasadnienie

Definicja „podziału zdolności przepustowej infrastruktury” powinna również obejmować procesy alokacji, które są zgodne z modelem zdolności przepustowej opisanym w załączniku 1. Pojęcie procesów alokacji w rozumieniu niniejszego rozporządzenia odnosi się na przykład do rocznego harmonogramu i alokacji ad hoc.

Poprawka 251

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17a) systematyczne zakresy zdolności przepustowej oraz systematyczne trasy pociągów określa się na podstawie art. 11 i 20 niniejszego rozporządzenia. Osadzone w procesie strategicznego planowania zdolności przepustowej, zgodnie z definicją zawartą w art. 11, przyjmują formę zakresów zdolności przepustowej konkretyzowanych na poszczególnych etapach strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz formę systematycznych tras pociągów na etapie zapewnienia zdolności przepustowej. Są one wstępnie przygotowywane dla ruchu towarowego lub pasażerskiego i oferowane przez zarządcę infrastruktury w oparciu o różne źródła, takie jak

poprzednie rozkłady jazdy, potrzeby zgłaszane przez klientów, prognozy rynkowe i koncepcje zdolności przepustowej uwarunkowane politycznie. Są przypisywane do segmentów rynku i występują w sposób uporządkowany według regularnego harmonogramu;

Or. en

Uzasadnienie

Niektórzy zarządcy infrastruktury muszą usystematyzować zdolność przepustową kolei, aby zoptymalizować dostępną zdolność przepustową dla transportu towarowego i pasażerskiego. Dotyczy to zarządców infrastruktury w krajach o ruchu mieszanym (infrastruktura kolejowa wykorzystywana przez transport towarowy i pasażerski) oraz w krajach o centralnym położeniu geograficznym, przez które przebiega wiele różnych strumieni i korytarzy ruchu kolejowego. Dzięki definicji zarządcy infrastruktury zyskują pewność prawa, że mogą nadal stosować to podejście do planowania zdolności przepustowej (w oparciu o już istniejące art. 11 i 20 niniejszego rozporządzenia).

Poprawka 252
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17a) „systematyczne trasy pociągów” oznaczają trasy pociągów wstępnie przygotowane przez zarządcę infrastruktury w oparciu o różne źródła, takie jak poprzednie rozkłady jazdy, potrzeby zgłaszane przez klientów, prognozy rynkowe i koncepcje zdolności przepustowej uwarunkowane politycznie. Są przypisywane do segmentów rynku, występują w sposób uporządkowany według regularnego harmonogramu i są tworzone w celu dalszej optymalizacji wykorzystania infrastruktury oraz optymalizacji połączeń przesiadkowych między przewozami pasażerskimi na stacjach węzłowych.

Or. en

Poprawka 253
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17a) „systematyczne trasy pociągów” oznaczają trasy pociągów wytyczone przez zarządcę infrastruktury na podstawie doświadczenia operacyjnego, popytu, prognoz rynkowych i celów politycznych, które są przypisane do segmentów rynku, występują co godzinę w tej samej minucie i są tworzone w celu dalszej optymalizacji wykorzystania infrastruktury oraz optymalizacji połączeń przesiadkowych między przewozami pasażerskimi na stacjach węzłowych.

Or. en

Poprawka 254
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17b) „rekompensata za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej” oznacza opłatę motywacyjną wypłacaną w przypadku zmiany lub anulowania przyznanej trasy pociągu. Jest wdrażana zgodnie z procedurą określoną w art. 40 i publikowana w regulaminie sieci odpowiedniego zarządcy infrastruktury;

Or. en

Poprawka 255
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17b) „rekompensata za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej” oznacza opłatę motywacyjną wypłacaną w przypadku zmiany lub anulowania przyznanej trasy pociągu. Jest wdrażana zgodnie z procedurą określoną w art. 40 i publikowana w regulaminie sieci odpowiedniego zarządcy infrastruktury;

Or. en

Poprawka 256
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury **dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania** wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

1. Zarządcy infrastruktury przestrzegają wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje, **skonsultuje z europejską platformą podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną (EOSP) przed przyjęciem** i przyjmie, **pod przewodnictwem europejskiego organu ds. alokacji międzynarodowej zdolności przepustowej kolei ERICA**, „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. **ENIM opublikuje zasady i procedury regulujące te konsultacje.**

Or. en

Poprawka 257
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje, **skonsultuje przed przyjęciem z ERUP** i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 258
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje, **skonsultuje przed przyjęciem z ERUP** i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 259
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM, **we współpracy z organami państw członkowskich**, opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. hu

Poprawka 260
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje **w porozumieniu z ENRU** i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 261
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje, **skonsultuje z ERUP i następnie** przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 262
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury **dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania** wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury **przestrzegają** wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 263
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.
Odstępstwa są dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach, gdy istnieje ku temu wystarczające uzasadnienie i pod warunkiem zatwierdzenia przez krajowy kolejowy organ regulacyjny.

Or. en

Poprawka 264
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci ***wyjaśniają*** oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci ***uzasadniają*** oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową ***i zwracają się o zatwierdzenie do ENRRB.***

Poprawka 265
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3, i zastępują one podobny przepis zawarty w ust. 2 niniejszego artykułu.

Or. en

Poprawka 266
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, **które zawrze** umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy **niebędący przedsiębiorstwem kolejowym** wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe. **Przedsiębiorstwo kolejowe może zawrzeć** umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31

niniejszego rozporządzenia *ani innych umów*.

Or. en

Uzasadnienie

Jeśli wnioskodawca jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie może wyznaczyć przedsiębiorstwa kolejowego do złożenia wniosku o przyznanie zdolności przepustowej.

Poprawka 267 **Marian-Jean Marinescu**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 7 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy *niebędący przedsiębiorstwem kolejowym* wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 268 **Bogusław Liberadzki**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 7 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zarządca infrastruktury *może ustalić* wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia

Poprawka

2. Zarządca infrastruktury *ustala* wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego

osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i przyszłego wykorzystania infrastruktury. Tego rodzaju wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 1 lit. b) załącznika IV. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i przyszłego wykorzystania infrastruktury. Tego rodzaju wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 1 lit. b) załącznika IV. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

Or. en

Poprawka 269
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja **może przyjąć** akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać **na użytek** ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

3. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać **przy ustalaniu wymogów, o których mowa w** ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3, **i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 2.**

Or. en

Poprawka 270
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

3a. Komisja wspiera ustanowienie „europejskiej platformy wnioskodawców kolejowych” (zwanej dalej „ERAP”), która może obejmować każdego wnioskodawcę korzystającego z europejskiej infrastruktury kolejowej indywidualnie lub za pośrednictwem stowarzyszeń, operatorów obiektów infrastruktury usługowej i terminali, zainteresowane podmioty w obszarze multimodalnych zdolności przepustowych, takich jak porty morskie i śródlądowe, oraz właścicieli innych obiektów infrastruktury usługowej związanych z koleją. ENIM konsultuje się z ERAP przed podjęciem jakichkolwiek decyzji oraz przed przygotowaniem i przyjęciem jakichkolwiek ram, kryteriów, wymogów, wytycznych, zasad, metod, procedur i specyfikacji. ERAP może również wydawać własne opinie, które są brane pod uwagę przez ENIM.

Or. en

Poprawka 271
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie **mogą**, w stosownych przypadkach, **pryżnać** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie, w stosownych przypadkach, **pryżnają** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Or. en

Poprawka 272
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie **mogą**, w stosownych przypadkach, **przysnać** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie, w stosownych przypadkach, **przysnąją** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Or. en

Poprawka 273
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Jeżeli mechanizm, o którym mowa w ust. 3, nie przyniesie zadowalającego rozwiązania, jeżeli chodzi o sprzeczne potrzeby i wnioski z zakresu zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury zarządzają niedostateczną zdolnością przepustową lub rozwiązują konflikty w drodze obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych procedur.

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury biorąc na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych:

Poprawka

skreśla się

a) *koszt operacyjny dla operatorów świadczących kolejowe usługi przewozowe oraz wynikający z niego wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;*

b) *koszt czasowy dla klientów kolejowych usług przewozowych;*

c) *połączalność i dostępność dla osób i regionów, dla których i w których świadczone są kolejowe usługi przewozowe;*

d) *koszty emisji gazów cieplarnianych, lokalnych zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz inne koszty zewnętrzne kolejowych usług przewozowych lub ich prawdopodobnych alternatyw;*

e) *skutki kolejowych usług przewozowych i ich prawdopodobnych alternatyw dla bezpieczeństwa i zdrowia publicznego.*

Or. en

Uzasadnienie

Te kryteria społeczno-ekonomiczne i środowiskowe nie są jasne. Ich wdrożenie może skutkować różnymi decyzjami o alokacji zdolności przepustowej podejmowanymi w poszczególnych państwach członkowskich w oparciu o różne modele i wartości współczynników.

Poprawka 274 Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Jeżeli mechanizm, o którym mowa w ust. 3, nie przyniesie zadowalającego rozwiązania, jeżeli chodzi o sprzeczne potrzeby i wnioski z zakresu zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury **zarządzają** niedostateczną zdolnością

Poprawka

Jeżeli mechanizm, o którym mowa w ust. 3, nie przyniesie zadowalającego rozwiązania, jeżeli chodzi o sprzeczne potrzeby i wnioski z zakresu zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury **mogą zastosować obiektywne, przejrzyste**

przepustową lub *rozwiązują konflikty w drodze obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych procedur*.

i niedyskryminacyjne procedury w celu zarządzania niedostateczną zdolnością przepustową lub *rozwiązania konfliktów*.

Or. fr

Poprawka 275
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury ***biorąc*** na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych:

Poprawka

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych, ***które muszą zostać udostępnione zarządcy infrastruktury przez wnioskodawców***:

Or. de

Uzasadnienie

Procedura rozwiązania sprzecznych wymagań w zakresie zdolności przepustowej i wymagań zarządcy infrastruktury opiera się na kryteriach społeczno-ekonomicznych i ekologicznych. Zarządca infrastruktury jest zobowiązany do stosowania tej procedury. Duża część danych potrzebnych do przeprowadzenia tej procedury jest jednak dostępna tylko dla wnioskodawcy (np. koszty eksploatacyjne). Z tego względu artykuł ten powinien zawierać zobowiązanie wnioskodawców do udostępnienia tych danych zarządcy infrastruktury.

Poprawka 276
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania

Poprawka

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania

zdolności przepustowej infrastruktury **biorąc** na podstawie **poniższych** kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych:

zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych **przekazanych zarządcy infrastruktury przez wnioskodawców. Kryteria te obejmują co najmniej następujące elementy:**

Or. en

Poprawka 277

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury biorąc na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych:

Poprawka

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych **przekazanych zarządcy infrastruktury z poszczególnych źródeł:**

Or. en

Uzasadnienie

Procedura rozstrzygania konfliktów dotyczących potrzeb i wniosków z zakresu zdolności przepustowej przez zarządcę infrastruktury opiera się na kryteriach społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, które zarządca infrastruktury ma obowiązek stosować. Duża część danych potrzebnych zarządcy infrastruktury do przeprowadzenia tej procedury jest jednak dostępna tylko dla wnioskodawcy (np. koszty operacyjne). W związku z tym niniejszy artykuł powinien zobowiązywać wnioskodawców do przekazania zarządcy infrastruktury tych danych.

Poprawka 278

Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury ***biorąc na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych***, pod warunkiem dostępności danych:

Poprawka

W ramach tych procedur, ***które mogą być oparte na poniższych kryteriach społeczno-ekonomicznych i środowiskowych***, ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury, pod warunkiem dostępności danych:

Or. en

Poprawka 279
Isabel García Muñoz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) otwarcie rynku.

Or. en

Poprawka 280
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja określa w akcie delegowanym kryteria i znormalizowane metody obliczania, a także znormalizowane i reprezentatywne źródła danych. Takie kryteria i modele muszą być oparte na przyjętych metodach i najlepszej dostępnej wiedzy. Komisja, po konsultacjach z ENIM o ERICA, określa w akcie delegowanym kryteria i znormalizowane metody obliczania, a także znormalizowane i reprezentatywne źródła danych. Takie kryteria i modele muszą

*być oparte na przyjętych metodach i
najlepszej dostępnej wiedzy.*

Or. en

Poprawka 281
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

6. ENIM, *w porozumieniu z ENRU*, opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 282
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

6. ENIM opracowuje *i konsultuje z ERUP* metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 283
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

6. ENIM opracowuje ***i konsultuje z ERUP*** metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 284
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

6. ENIM opracowuje ***i konsultuje z ERUP*** metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 285
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu ram, o których mowa w ust. 6, Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze określające szczegółowe procedury, kryteria i metody stosowane w zarządzaniu niedostateczną zdolnością przepustową. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

7. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu ram, o których mowa w ust. 6, Komisja **przyjmuje do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** akty wykonawcze określające szczegółowe procedury, kryteria i metody stosowane w zarządzaniu niedostateczną zdolnością przepustową. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 **i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 6 i włączony do ram europejskich.**

Or. en

Poprawka 286
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Aktualizacja nie jest jednak potrzebna, jeśli kolejny element wstępnego

planowania został już opublikowany, np. jeśli opublikowano już model zdolności przepustowej, strategia zdolności przepustowej nie musi być aktualizowana. Podobnie, model zdolności przepustowej nie musi być aktualizowany, jeśli opublikowano plan zapewnienia zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 287
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury udzielają ***zainteresowanym stronom***, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury udzielają ***podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną***, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4. ***Udzielane informacje są zgodne z publikacjami zarządców infrastruktury dotyczącymi zdolności przepustowej (strategia, model, plan zapewnienia zdolności przepustowej). Takie informacje przekazuje się za pomocą aplikacji informatycznych i innych narzędzi zwykle używanych przez zarządcę infrastruktury, a konkretne publikacje ad hoc publikuje się wyłącznie w przypadku istotnych zmian.***

Uzasadnienie

Podmioty zaangażowane w działalność operacyjną to termin bardziej szczegółowy i zdefiniowany już w art. 4, w przeciwieństwie do zainteresowanych stron, czyli terminu ogólniejszego i niezdefiniowanego.

Poprawka 288**Roman Haider, Georg Mayer****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1***Tekst proponowany przez Komisję*

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4, ***odpowiednio do dostępności opublikowanej strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej i planu zapewnienia zdolności przepustowej.***

Uzasadnienie

Die Anforderung, dass Infrastrukturbetreiber (IM) interessierten Parteien den obengenannten breiten Informationsumfang während des gesamten Kapazitätsmanagementprozesses zur Verfügung stellen müssen, ist während der strategischen Planungsphase, d. h. Kapazitätsstrategie, Modell, Bereitstellung, nicht machbar. Der Grund dafür ist, dass diese Art von Informationen nicht jederzeit generiert wird, sondern nur zu bestimmten Zeitpunkten, z. B. bei X-36, X-18 und X-11, vom IM zur Verfügung gestellt und zur Verfügung gestellt wird. Wenn interessierten Parteien zu jedem Zeitpunkt aktuelle Informationen über die

Verfügbarkeit von Infrastrukturkapazitäten zur Verfügung gestellt werden, führt dies zu übermäßiger Arbeit für den IB und binden damit Ressourcen, die für eine reibungslose Kapazitätsplanung und -zuweisung benötigt werden.

Poprawka 289

Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanymi „ocenami wykonalności”). W odniesieniu do usług transgranicznych zarządcy infrastruktury otrzymują takie wnioski i udzielają na nie odpowiedzi w jednym miejscu i w ramach jednej operacji lub za pośrednictwem jednego interfejsu.

Poprawka

3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanymi „ocenami wykonalności”). W odniesieniu do usług transgranicznych zarządcy infrastruktury otrzymują takie wnioski i udzielają na nie odpowiedzi w jednym miejscu i w ramach jednej operacji lub za pośrednictwem jednego interfejsu, **ustanowionego zgodnie z art. 27 ust. 4.**

Or. en

Poprawka 290

Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach

wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

Państwo członkowskie zapewnia zarządcy infrastruktury stabilne i terminowo ogłaszane wieloletnie finansowanie na utrzymanie, odnowienie i budowę nowej infrastruktury kolejowej na kroczący okres co najmniej pięciu lat. Zarządca infrastruktury jest informowany w sposób przejrzysty o kwocie pieniężnej dostępnej dla niego w skali roku.

Or. en

Poprawka 291 Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ. ***Państwo członkowskie zapewnia zarządcy infrastruktury niezawodne i zaplanowane przyszłościowo wsparcie finansowe na utrzymanie, odnowienie i budowę infrastruktury kolejowej na kroczący okres co najmniej pięciu lat. Zarządca infrastruktury jest informowany w sposób***

Poprawka 292
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ. ***Państwo członkowskie zapewnia zarządcy infrastruktury stabilne i terminowo ogłaszane wieloletnie finansowanie na utrzymanie, odnowienie i budowę nowej infrastruktury kolejowej na kroczący okres co najmniej pięciu lat. Zarządca infrastruktury jest informowany w sposób przejrzysty o kwocie pieniężnej dostępnej dla niego w skali roku.***

Poprawka 293
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ. ***Konieczne jest zapewnienie zarządcy infrastruktury stabilnego i terminowo ogłaszanego wieloletniego finansowania na utrzymanie, odnowienie i budowę nowej infrastruktury kolejowej na krocący okres co najmniej pięciu lat. Zarządca infrastruktury jest informowany w sposób przejrzysty o kwocie pieniężnej dostępnej dla niego w skali roku.***

Or. en

Poprawka 294
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na

planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ. *Zarządcy infrastruktury są informowani przez państwa członkowskie przez okres dwóch lat o poziomie zapewnianego im finansowania na utrzymanie, odnowienie i budowę infrastruktury kolejowej.*

Or. en

Poprawka 295
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Poprawka

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Wieloletnie finansowanie zapewniane zarządcy infrastruktury przez państwo członkowskie wspiera realizację celu, jakim jest ustanowienie tej równowagi. Wnioskodawcy przekazują zarządcy infrastruktury w odpowiednim czasie informacje wymagane, aby zapewnił on zgodność z niniejszym przepisem.

Or. en

Poprawka 296
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Poprawka

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Wieloletnie finansowanie zapewniane zarządcy infrastruktury przez państwo członkowskie wspiera realizację celu, jakim jest ustanowienie tej równowagi. Wnioskodawcy przekazują zarządcy infrastruktury w odpowiednim czasie informacje wymagane, aby zapewnił on zgodność z niniejszym przepisem.

Or. en

Poprawka 297
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Poprawka

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców. ***Aby osiągnąć cel polegający na ustanowieniu tej równowagi, państwo członkowskie zapewnia zarządcy infrastruktury wieloletnie finansowanie na wsparcie realizacji tego celu. Informacje wymagane, aby zarządca infrastruktury zapewnił zgodność z niniejszym przepisem są mu przekazywane przez wnioskodawców w odpowiednim czasie.***

Or. en

Poprawka 298
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Poprawka

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

Wieloletnie finansowanie wspiera realizację celu, jakim jest ustanowienie tej równowagi. Wnioskodawcy przekazują zarządcy infrastruktury w odpowiednim czasie informacje wymagane, aby zapewnił on zgodność z niniejszym przepisem.

Or. en

Poprawka 299
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 5 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Rada zarządzająca kolejowych korytarzy towarowych przedkłada odpowiednim zarządcom infrastruktury zalecenie dotyczące koordynacji robót trzy miesiące przed terminem określonym w ust. 4.

Or. en

Poprawka 300
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje całą działalność określoną w art. 12–25.

Poprawka

1. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje całą działalność określoną w art. 12–25 ***i nie utrudnia krajowych ani lokalnych podejść rynkowych przy planowaniu czasowym, takim jak regularne harmonogramy, o ile nie są one niezgodne z międzynarodowymi procesami.***

Or. de

Poprawka 301
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:

Poprawka

Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Wytyczne ***są przekazywane w terminie umożliwiającym zarządcom infrastruktury i podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną dotrzymanie terminów określonych w załączniku I.*** Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:

Or. en

Poprawka 302
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) długoterminowe strategiczne plany infrastruktury i ich odrębne etapy, w tym określone koncepcje układania rozkładów jazdy leżące u podstaw planów infrastruktury z tych państw członkowskich.

Or. en

Poprawka 303
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. *Mając na uwadze art. 8 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie zapewniają zarządcom infrastruktury wcześniejszą alokację środków finansowych na regularne utrzymanie infrastruktury oraz środków finansowych na rozwój infrastruktury opisany w strategii przepustowej, o której mowa w art. 16.*

Or. en

Poprawka 304
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu strategicznych wytycznych, o których mowa w ust. 3, Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczególnie status prawny, wzór, procedury, kryteria i metody stosowane przy przyjmowaniu krajowych strategicznych wytycznych w celu wsparcia zarządzania niedostateczną zdolnością przepustową oraz zapewnienia spójności między strategicznymi wytycznymi wydawanymi przez państwa członkowskie, niezbędnymi dla wspierania rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich. Takie akty umożliwiają również stosowanie metod określonych w strategicznych wytycznych w celu wsparcia wykonywania zobowiązań wynikających z umowy o świadczenie usług publicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Or. en

Poprawka 305
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) transgraniczne przewozy towarowe i pasażerskie.

Or. en

Poprawka 306
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Poprawka

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM **we współpracy z ERUP** może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Or. en

Poprawka 307
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Poprawka

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM **we współpracy z ERUP** może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Or. en

Poprawka 308
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Poprawka

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM **we współpracy z ERUP** może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany wykaz.

Or. en

Poprawka 309
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka

c) **potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną** oraz informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Or. fr

Poprawka 310
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka

c) ***potrzeby w zakresie zdolności zgłoszone przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz*** informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Or. en

Poprawka 311
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka

c) ***potrzeby w zakresie zdolności zgłoszone przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz*** informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Or. en

Poprawka 312
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka

c) ***potrzeby podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w zakresie zdolności oraz*** informacje uzyskane w drodze ***prowadzonych przez nie*** konsultacji

z obecnymi i potencjalnymi
wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Or. en

Poprawka 313
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 4 – litera f a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) Przy strategicznym planowaniu zdolności przepustowej uwzględnia się w możliwie największym stopniu kryteria społeczno-ekonomiczne i środowiskowe wymienione w art. 8 ust. 4, pod warunkiem dostępności danych, które mają być przekazane we wnioskach do zarządcy infrastruktury.

Or. en

Poprawka 314
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje **linie będące częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, o których mowa w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]. Zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić inne linie i węzły wchodzące w skład sieci, którą zarządzają.***

*Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje **jednolity europejski obszar kolejowy.***

Or. en

Poprawka 315
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje linie będące częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, o których mowa w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].
Zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić inne linie i węzły wchodzące w skład sieci, którą zarządzają.

Poprawka

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje **całą sieć, ale w szczególności** linie będące częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, o których mowa w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 316
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 8 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury;

Poprawka

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury, **w tym zgłoszone potrzeby w zakresie zdolności przepustowej w odniesieniu do nowych lub zmodyfikowanych usług;**

Or. fr

Poprawka 317
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 8 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zmiany w popycie rynkowym na

Poprawka

b) zmiany w popycie rynkowym na

zdolność przepustową infrastruktury;

transport kolejowy i zdolność przepustową infrastruktury, z uwzględnieniem zgłaszanego przez wnioskodawców zapotrzebowania na nowe lub zmodyfikowane usługi;

Or. en

Poprawka 318
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 8 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury;

Poprawka

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury; *w tym potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłaszane przez wnioskodawców w odniesieniu do nowych lub zmodyfikowanych usług;*

Or. en

Poprawka 319
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. ENIM opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te

Poprawka

9. *Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]* ENIM opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy

wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

Or. en

Poprawka 320 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 12 – ustęp 9**

Tekst proponowany przez Komisję

9. ENIM opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

Poprawka

9. ENIM, **po przeprowadzeniu konsultacji z ERICA**, opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

Or. en

Poprawka 321 **Marian-Jean Marinescu**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 12 – ustęp 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3, i zastępują one podobny przepis zawarty w ust. 9 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

**Poprawka 322
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE.

1. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w **tym z operatorami obiektów infrastruktury usługowej**, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE.

Or. en

**Poprawka 323
Brice Hortefeux**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Zarządcy infrastruktury konsultują

2. **W trakcie całego procesu**

się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 53 i art. 54.

strategicznego planowania zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury **regularnie** konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej, **co najmniej** zgodnie z **wytocznymi określonymi** w art. 53 i art. 54.

Or. fr

Poprawka 324
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W trakcie całego procesu zarządzania zdolnością przepustową wnioskodawcy mają możliwość zgłaszania swoich potrzeb w zakresie zdolności przepustowej w zorganizowany, wspólny sposób i w rozsądnych terminach. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić zgłoszone potrzeby w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. W przypadku gdy zarządcy infrastruktury nie mogą uwzględnić tych potrzeb, prowadzą konsultacje z zainteresowanym wnioskodawcą i badają opłacalne ekonomicznie alternatywy, w tym z wykorzystaniem innych tras lub wykonalnych zmian w infrastrukturze. Jeżeli takie alternatywy nie są dostępne dla wszystkich zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury podejmują próbę rozwiązania potencjalnego konfliktu za pomocą mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu,

o którym mowa w art. 36.

Or. fr

Poprawka 325
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić potrzeby zgłaszane przez wnioskodawców w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. W przypadku gdy zarządcy infrastruktury nie są w stanie uwzględnić tych potrzeb ze względu na brak zdolności przepustowej, przeprowadzają konsultacje z zainteresowanym wnioskodawcą i analizują odpowiednie alternatywy, w tym z wykorzystaniem innych tras. Jeżeli taka alternatywa nie jest dostępna dla wszystkich zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury podejmują wszelkie starania, aby rozwiązać potencjalny konflikt za pomocą mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 326
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. *W trakcie całego procesu zarządzania zdolnością przepustową wnioskodawcy mają możliwość zgłaszania swoich potrzeb w zakresie zdolności w zorganizowany, wspólny sposób i zgodnie z odpowiednimi terminarzami określonymi przez ENIM. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić zgłoszone potrzeby w ramach strategicznego planowania zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11 ust. 2. W przypadku gdy zarządcy infrastruktury nie są w stanie uwzględnić tych potrzeb, prowadzą konsultacje z zainteresowanym wnioskodawcą i wspólnie badają opłacalne ekonomicznie alternatywy, w tym z wykorzystaniem innych tras lub wykonalnych zmian w infrastrukturze.*

Or. en

Poprawka 327
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. *Organ regulacyjny monitoruje działania zarządcy infrastruktury w zakresie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 63 niniejszego rozporządzenia.*

Or. en

Poprawka 328
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) należyte uwzględnienie potrzeb dotyczących zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej oraz planie zapewnienia zdolności przepustowej;

Poprawka

b) należyte uwzględnienie potrzeb dotyczących zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, **przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę potrzeb regionalnych i miejskich przewozów kolejowych w tym zakresie** w strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej oraz planie zapewnienia zdolności przepustowej;

Or. en

Uzasadnienie

Miejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie korzystają z europejskiej sieci kolejowej wraz z innymi rodzajami transportu, takimi jak kolejowe przewozy towarowe i międzynarodowe przewozy pasażerskie. Większa liczba tras dla (międzynarodowych) pociągów towarowych lub międzynarodowych pociągów pasażerskich może skutkować zmniejszeniem liczby tras i pociągów dla większości pasażerów pociągów w przewozach krajowych, miejskich i regionalnych. W Austrii, która jest liderem UE w dziedzinie transportu kolejowego, 80 % wszystkich pasażerów kolei korzysta z transportu miejskiego i regionalnego.

Poprawka 329
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) udział wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, organów regulacyjnych i europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”), koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, organów państw członkowskich i innych zainteresowanych podmiotów.

Poprawka

d) udział wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną **i ERAP**, organów regulacyjnych i europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”), koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, organów państw członkowskich i innych zainteresowanych podmiotów.

Poprawka 330
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. ENIM uwzględnia wszelkie istotne **skargi złożone** przez wnioskodawców lub potencjalnych wnioskodawców w odniesieniu do dokumentów dotyczących planowania, o których mowa w art. 11 ust. 2, oraz zwraca się o dodatkowe informacje od podmiotów uczestniczących w koordynacji zgodnie z art. 53 oraz od podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną zgodnie z art. 54, przed przyjęciem opinii lub zalecenia mających na celu poprawę spójności tych dokumentów dotyczących planowania. ENIM udostępnia ENRRB swoją opinię w projektach dokumentów dotyczących planowania lub informuje ENRRB o nieprzyjęciu opinii. ENRRB postępuje zgodnie z art. 65 ust. 3.

Poprawka

2. ENIM uwzględnia wszelkie istotne **różnice zdań zgłoszone** przez wnioskodawców lub potencjalnych wnioskodawców w odniesieniu do dokumentów dotyczących planowania, o których mowa w art. 11 ust. 2, oraz zwraca się o dodatkowe informacje od podmiotów uczestniczących w koordynacji zgodnie z art. 53 oraz od podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną zgodnie z art. 54, przed przyjęciem opinii lub zalecenia mających na celu poprawę spójności tych dokumentów dotyczących planowania. ENIM udostępnia ENRRB swoją opinię w projektach dokumentów dotyczących planowania lub informuje ENRRB o nieprzyjęciu opinii. ENRRB postępuje zgodnie z art. 65 ust. 3.

Or. en

Uzasadnienie

Art. 14 ust. 1 wniosku stanowi już, że zarządcy infrastruktury muszą koordynować strategiczne planowanie zdolności. Skargi można przedkładać organowi regulacyjnemu zgodnie z art. 65 ust. 3, który to organ może zwrócić się do zarządcy infrastruktury o udzielenie informacji lub zwrócić się do ENRBB o wydanie opinii.

Poprawka 331
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Rada zarządzająca kolejowych korytarzy towarowych przedkłada odpowiednim zarządcom infrastruktury zalecenie dotyczące koordynowanej strategii zdolności przepustowej trzy miesiące przed terminem określonym w art. 10 ust. 4.

Or. en

Poprawka 332
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Analiza oczekiwanych zmian *na rynku* transportowym

Poprawka

Analiza oczekiwanych zmian *w sektorze* transportowym

Or. pt

Poprawka 333
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Zarządcy infrastruktury oraz ENIM** regularnie **monitorują i analizują** rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów

Poprawka

1. **ENRRB, w porozumieniu z grupami doradczymi zainteresowanych stron,** regularnie **monitoruje i analizuje** rynki transportowe **i odpowiednie aspekty multimodalne** w celu pozyskania danych na potrzeby **prac ENIM i zarządców infrastruktury dotyczących** ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury

europejskich.

informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Or. en

Poprawka 334 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 15 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM, **w porozumieniu z ENRRB i ENRU**, regularnie monitorują i analizują rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Or. en

Poprawka 335 **Dorien Rookmaker**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 15 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują rynki **transportowe** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują rynki **transportu kolejowego i odpowiednie aspekty multimodalne** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością

decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Or. en

Uzasadnienie

Ten wniosek zobowiązuje zarządców infrastruktury do uwzględnienia całego rynku transportu (kolejowego, drogowego i wodnego). Zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość uwzględniania tylko tych aspektów multimodalnych, które są istotne dla ich działalności.

Poprawka 336 João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują **rynki transportowe** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii **biznesowej**, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują **rozwój sytuacji w sektorze transportu i jego dynamikę** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Or. pt

Poprawka 337 João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Do celów niniejszego rozporządzenia analiza **rynków transportowych**, o której mowa w ust. 1, powinna w szczególności wносить wkład w strategiczne planowanie zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11, w podział zdolności przepustowej infrastruktury, o którym mowa w art. 25, oraz w alokację zdolności przepustowej na podstawie mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37.

Poprawka

2. Do celów niniejszego rozporządzenia analiza **sektora transportu**, o której mowa w ust. 1, powinna w szczególności wносить wkład w strategiczne planowanie zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11, w podział zdolności przepustowej infrastruktury, o którym mowa w art. 25, oraz w alokację zdolności przepustowej na podstawie mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37.

Or. pt

Poprawka 338
João Pimenta Lopes

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM przeprowadza badanie europejskiego **rynku transportowego**, obejmujące transport pasażerski i towarowy w kontekście multimodalnym, najpóźniej do [31 grudnia 2028 r.]. Badanie obejmuje w szczególności:

Poprawka

3. ENIM przeprowadza badanie europejskiego **sektora transportu**, obejmujące transport pasażerski i towarowy w kontekście multimodalnym, najpóźniej do [31 grudnia 2028 r.]. Badanie obejmuje w szczególności:

Or. pt

Poprawka 339
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych

Poprawka

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, **nowymi organami**

usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

konsultacyjnymi ustanowionymi w art. 55 a (nowy), potencjalnymi wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów. Zaangażowanie zainteresowanych podmiotów powinno obejmować możliwość wniesienia przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną wkładu w badanie i przedstawienia niezależnych uwag na temat jego wyników.

Or. en

Poprawka 340
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Poprawka

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, ***ERUP***, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Zaangażowanie zainteresowanych podmiotów powinno obejmować możliwość wniesienia przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną wkładu w badanie i przedstawienia niezależnych uwag na temat jego wyników.

Or. en

Poprawka 341
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Poprawka

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, **ERUP**, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów. **Zaangażowanie zainteresowanych podmiotów powinno obejmować możliwość wniesienia przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną wkładu w badanie i przedstawienia niezależnych uwag na temat jego wyników.**

Or. en

Poprawka 342
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Poprawka

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, **ERUP**, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Or. en

Poprawka 343
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Państwa członkowskie opracowują plany krajowe, tj. krajowe kolejowe plany strategiczne (zwane dalej „RNSP”), w oparciu o badanie, o którym mowa w ust. 3, i z uwzględnieniem celów w zakresie zwiększenia ruchu kolejowego, o których mowa w motywie 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja przyjmuje i ocenia RNSP w odniesieniu do celów UE w zakresie przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje, określonych w motywie 2.

ENIM monitoruje postępy we wdrażaniu RNSP i przedstawia Komisji i państwom członkowskim sprawozdania dotyczące stanu wdrożenia RNSP i wyzwań odnotowanych w tym zakresie.

Or. en

Uzasadnienie

Jest to mechanizm podobny jak w przypadku innych celów, np. w dziedzinie odnawialnych źródeł energii. Każde państwo członkowskie będzie mieć krajowy cel w zakresie zwiększenia ruchu kolejowego. Państwa członkowskie mogą decydować o środkach i strategiach politycznych na rzecz osiągnięcia celu krajowego. Zsumowanie takich krajowych celów przekłada się na ogólny cel UE.

Poprawka 344
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Strategia zdolności przepustowej zawiera informacje o przyszłym rozwoju

2. Strategia zdolności przepustowej zawiera informacje o przyszłym rozwoju

infrastruktury kolejowej, prognozę zmian popytu na poszczególne kolejowe usługi przewozowe oraz wszelkie inne istotne informacje dotyczące dostępności i wykorzystywania infrastruktury kolejowej.

infrastruktury kolejowej **oraz obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1**, prognozę zmian popytu na poszczególne kolejowe usługi przewozowe oraz wszelkie inne istotne informacje dotyczące dostępności i wykorzystywania infrastruktury kolejowej.

Or. en

Poprawka 345 Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i **regularnie** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i **w razie konieczności** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Or. en

Poprawka 346 Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i **regularnie** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i **w razie potrzeby** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Or. en

Poprawka 347
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje *i* regularnie **aktualizuje** strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje *i* publikuje regularnie strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Or. de

Uzasadnienie

Regularne aktualizacje strategii zdolności przepustowej nie są wykonalne ani nie przynoszą dodatkowych korzyści. Przeciwnie – ten dotychczasowy przepis zmuszałby zarządcę infrastruktury do dokonywania nadmiernych i niepotrzebnych aktualizacji, które nie są wymagane do sprawnego planowania i alokacji zdolności przepustowej, przewidzianych w obecnym procesie TTR.

Poprawka 348
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje *i regularnie* **aktualizuje** strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje *i* publikuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Or. en

Uzasadnienie

Zgodnie z projektem dotyczącym przeprojektowania rozkładów jazdy na rzecz inteligentnego zarządzania zdolnością przepustową (TTR) i dodatkiem 1, strategia zdolności przepustowej jest publikowana corocznie ostatecznej formie na X-36 w międzyczasie i nie jest

aktualizowana.

Poprawka 349
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami **i operatorami obiektów infrastruktury usługowej** w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **zainteresowanymi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. en

Poprawka 350
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **odpowiednimi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. en

Uzasadnienie

Odpowiednimi zarządcami infrastruktury mogą być dowolni zarządcy infrastruktury, z którymi koordynację uważa się za ważną.

Poprawka 351
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z *innymi* zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z zarządcami *sąsiedniej* infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. de

Poprawka 352
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **regularnie** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Poprawka

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. **Obejmuje on również informacje dotyczące zdolności przepustowej odpowiednich obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1.** Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **w razie potrzeby** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach

Poprawka 353
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy **oraz regularnie aktualizują model zdolności przepustowej** zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Poprawka

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Uzasadnienie

Regularne aktualizacje modelu zdolności przepustowej nie są wykonalne ani nie przynoszą dodatkowych korzyści. Przeciwnie – ten dotychczasowy przepis zmuszałby zarządcę infrastruktury do dokonywania nadmiernych i niepotrzebnych aktualizacji, które nie są wymagane do sprawnego planowania i alokacji zdolności przepustowej, przewidzianych w obecnym procesie TTR.

Poprawka 354
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **regularnie** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Poprawka

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **w razie konieczności** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Or. en

Poprawka 355
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W szczególności zarządcy infrastruktury zapewniają, aby w infrastrukturze kolejowej całego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w tym na połączeniach, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. d) [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]:

a) na liniach dwutorowych co najmniej 50 % tras pociągów towarowych i co najmniej dwie trasy pociągów na godzinę i w danym kierunku można przeznaczyć

dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;

b) na liniach jednotorowych co najmniej jedną trasę pociągu na dwie godziny i w danym kierunku można przeznaczyć dla pociągów towarowych o długości co najmniej 740 m;

Or. en

Poprawka 356
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. ***W razie potrzeby strategia zdolności przepustowej podlega przeglądowi w świetle rozwoju sytuacji od czasu przyjęcia lub ostatniej aktualizacji strategii zdolności przepustowej.***

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

Or. de

Uzasadnienie

Regularne aktualizacje modelu zdolności przepustowej nie są wykonalne ani nie przynoszą dodatkowych korzyści. Przeciwnie – ten dotychczasowy przepis zmuszałby zarządcę infrastruktury do dokonywania nadmiernych i niepotrzebnych aktualizacji, które nie są wymagane do sprawnego planowania i alokacji zdolności przepustowej, przewidzianych w obecnym procesie TTR.

Poprawka 357
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. **W razie potrzeby** strategia zdolności przepustowej **podlega przeglądowi w świetle rozwoju sytuacji od czasu przyjęcia lub ostatniej aktualizacji strategii** zdolności przepustowej.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. Strategia zdolności przepustowej **nie musi być aktualizowana, jeśli opublikowano już model** zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 358
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami **i organem regulacyjnym** w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **zainteresowanymi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. en

Poprawka 359
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **odpowiednimi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. en

Uzasadnienie

Odpowiednimi zarządcami infrastruktury mogą być dowolni zarządcy infrastruktury, z którymi koordynację uważa się za ważną.

Poprawka 360
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z **innymi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z zarządcami **sąsiedniej** infrastruktury zgodnie z art. 14.

Or. de

Poprawka 361
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Zarządca infrastruktury przedkłada model zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu do kontroli.

Organ regulacyjny może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany modelu zdolności przepustowej przed publikacją. W celu zapewnienia transgranicznej spójności modeli zdolności przepustowej decyzja organu regulacyjnego uwzględnia, w stosownych przypadkach, wszelkie opinie lub zalecenia ENIM, ERICA lub innych organów regulacyjnych.

Or. en

Poprawka 362
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej do alokacji dla wnioskodawców;

Poprawka

a) zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej do alokacji dla wnioskodawców **w obowiązującym rozkładzie jazdy i zabezpieczonej na potrzeby późniejszych wniosków zgodnie z art. 33, włącznie z obiektami infrastruktury usługowej;**

Or. en

Poprawka 363
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury mogą oznaczyć zdolność przepustową infrastruktury w planie zapewnienia zdolności przepustowej jako zaplanowaną wstępnie. Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa oznacza zdolność

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury mogą oznaczyć zdolność przepustową infrastruktury **i zdolność przepustową obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1, w planie zapewnienia zdolności przepustowej jako**

przepustową, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury określa charakterystykę i wielkość dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przyznanie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

zaplanowaną wstępnie. Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa oznacza zdolność przepustową, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury określa charakterystykę i wielkość dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przyznanie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 364 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 18 – ustęp 7 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają w planie zapewnienia zdolności przepustowej wszystkie elementy wymienione w ust. 6 w odniesieniu do wszystkich linii i węzłów wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T określonych w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T].

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają w planie zapewnienia zdolności przepustowej wszystkie elementy wymienione w ust. 6 **i zgodnie ze strategią zdolności przepustowej, w szczególności w** odniesieniu do wszystkich linii i węzłów wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T określonych w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 365 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 18 – ustęp 9**

Tekst proponowany przez Komisję

9. Organ regulacyjny **analizuje plan zapewnienia zdolności przepustowej** i może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany **planu zapewnienia** zdolności przepustowej. **Organ regulacyjny podejmuje decyzję z uwzględnieniem wszelkich opinii lub zaleceń ENIM, o ile zostały one wydane.**

Poprawka

9. **Zarządca infrastruktury przedkłada projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu do kontroli.** Organ regulacyjny może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany **modelu** zdolności przepustowej **przed publikacją.**

Or. en

Poprawka 366
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 367
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

9a. W celu zapewnienia transgranicznej spójności planów zapewnienia zdolności przepustowej decyzja organu regulacyjnego uwzględnia, w stosownych przypadkach, wszelkie opinie lub zalecenia ENIM, ERICA lub innych organów regulacyjnych.

Or. en

Poprawka

10. **Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością

przepustową, o których mowa w art. 6,
określając:

Or. en

Poprawka 368
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

10. ENIM, **w porozumieniu z ENRU**, przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Or. en

Poprawka 369
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

10. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Or. en

Poprawka 370
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

10. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Or. en

Poprawka 371
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

10. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Or. en

Poprawka 372
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

10a. Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne zasady, procedury i metody do celów wytycznych, o których mowa ust. 10 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 10 niniejszego

Poprawka 373
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) wyznaczenie tras alternatywnych umożliwiających przekierowanie ruchu w przypadku niedostępności linii **wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, jak określono w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]**;

Poprawka

a) wyznaczenie tras alternatywnych umożliwiających przekierowanie ruchu w przypadku niedostępności linii;

Poprawka 374
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

5. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3, **i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 2.**

Poprawka 375
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przyznana. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, **kompatybilność techniczna taboru z infrastrukturą**, parametry i liczba uwzględnionych slotów.

Poprawka

2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przyznana. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, **segmentacja**, parametry i liczba uwzględnionych slotów.

Or. en

Uzasadnienie

Kompatybilność infrastruktury nie jest obecnie uwzględniana przy alokacji zdolności przepustowej, a zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności nie jest to zadanie dla zarządcy infrastruktury. Przedsiębiorstwa kolejowe muszą oceniać kompatybilność na podstawie rejestru infrastruktury kolejowej (zgodnie z art. 23 dyrektywy (UE) 2016/797).

Poprawka 376
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy

Poprawka

3. **Do dnia [12 miesięcy po wejściu**

kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

w życie niniejszego rozporządzenia ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 377 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 20 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy

Poprawka

3. ENIM, *w porozumieniu z ENRU*, opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności

przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 378 **Marco Campomenosi**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 20 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka

3. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 379
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka

3. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 380
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia

Poprawka

3. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy

korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Or. en

Poprawka 381 **Bogusław Liberadzki**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 20 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelny dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelny dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM, **po konsultacjach z ERUP**, przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 382
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM, **po konsultacjach z ERUP**, przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 383
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu

Poprawka

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu

maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM, **po konsultacjach z ERUP**, przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 384
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 1.

Or. en

Poprawka 385
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) wyniki strategicznego planowania zdolności przepustowej przeprowadzonego zgodnie z niniejszą sekcją wskazują, że potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone na etapach strategicznego planowania zdolności przepustowej przekraczają zdolność przepustową dostępną do alokacji w danym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;

Poprawka

b) wyniki strategicznego planowania zdolności przepustowej przeprowadzonego zgodnie z niniejszą sekcją wskazują, że potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone na etapach strategicznego planowania zdolności przepustowej przekraczają zdolność przepustową dostępną do alokacji w danym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;

zarządcy infrastruktury mogą zgłosić, że element infrastruktury jest intensywnie wykorzystywany albo przepełniony, jeżeli spełniony jest następujący warunek:

Or. en

Poprawka 386

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 21 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) prace infrastrukturalne powodujące ograniczenia zdolności przepustowej, zaplanowane zgodnie z art. 10, skutkują niedoborem zdolności przepustowej.

Poprawka

c) ***zarządcy infrastruktury mogą zgłosić, że element infrastruktury jest intensywnie wykorzystywany albo przepełniony, jeżeli spełniony jest następujący warunek:*** prace infrastrukturalne powodujące ograniczenia zdolności przepustowej, zaplanowane zgodnie z art. 10, skutkują niedoborem zdolności przepustowej.

Or. en

Uzasadnienie

Prace infrastrukturalne, które powodują ograniczenia zdolności przepustowej, nie powinny skutkować koniecznością zgłaszania infrastruktury jako intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej. Roboty budowlane mają zwykle charakter tymczasowy i służą eliminacji wąskich gardeł pod względem zdolności przepustowej. Procesy i procedury prawne związane

z uznaniem infrastruktury za intensywnie wykorzystywaną lub przepelnioną trwałyby w większości przypadków dłużej niż ukończenie budowy.

Poprawka 387

Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych **w krajach sąsiednich i potencjalnie dotkniętych** zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 388

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych **w krajach sąsiednich i potencjalnie dotkniętych** zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Uzasadnienie

Uwzględnienie wszystkich przeprowadzonych analiz zdolności przepustowej oznaczałoby, że każdy zarządca infrastruktury w UE musiałby wziąć pod uwagę każdą pojedynczą analizę zdolności przepustowej przeprowadzoną w kraju UE. Nie jest to ani wykonalne, ani użyteczne. W tym przepisie należy skupić się na krajach sąsiednich.

Poprawka 389

Tilly Metz

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 4 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych, **w tym w innych odpowiednich sieciach**, zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 390

Ondřej Kovařík

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej.

Poprawka

W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej **w odniesieniu do części infrastruktury, które zostały zgłoszone jako przepelnione**.

Poprawka 391
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej.

Poprawka

W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej **w odniesieniu do części infrastruktury, które zostały zgłoszone jako przepelnione.**

Or. en

Uzasadnienie

Plan powiększenia zdolności przepustowej, która została uznana za „intensywnie wykorzystywaną”, jest środkiem nadmiernym, gdyż infrastruktura nie jest jeszcze przepelniona. W przypadku infrastruktury intensywnie wykorzystywanej wystarczająca jest analiza zdolności przepustowej. Należy dokonać rozróżnienia między środkami dotyczącymi infrastruktury intensywnie wykorzystywanej i infrastruktury przepelnionej. Także analiza kosztów i korzyści stanowi niepotrzebne obciążenie i przedłuża proces powiększania zdolności przepustowej. Lepszym rozwiązaniem byłoby uwzględnienie w planie powiększenia zdolności przepustowej środków do powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury wraz z harmonogramem ich wdrożenia.

Poprawka 392
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Poprawka

d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym **środki opisane w art. 22 ust. 2 i** prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Poprawka 393
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z **użytkownikami odnośnej przepelnionej infrastruktury** zgodnie z art. 13.

Poprawka

Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z **odpowiednimi podmiotami zainteresowanymi odnośną przepelnioną infrastrukturą** zgodnie z art. 13.

Poprawka 394
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony jako **intensywnie wykorzystywany lub** przepelniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury dzieli zdolność przepustową tego elementu infrastruktury w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, które odnoszą się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

Poprawka

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony jako przepelniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury dzieli zdolność przepustową tego elementu infrastruktury w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, które odnoszą się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

Poprawka 395
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony jako **intensywnie wykorzystywany lub** przepełniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury dzieli zdolność przepustową tego elementu infrastruktury w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, które odnoszą się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

Poprawka

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony jako przepełniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury dzieli zdolność przepustową tego elementu infrastruktury w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, które odnoszą się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

Or. en

Poprawka 396
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową ze strony przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci.

Poprawka

Zarządca infrastruktury uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową ze strony przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, **zwłaszcza międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego.**

Or. en

Poprawka 397
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wnioskodawcy mogą występować na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do **użytkowania** infrastruktury kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Wnioskodawcy mogą występować na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do **zdolności przepustowej** infrastruktury kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Or. en

Uzasadnienie

Wnioskodawcy niebędący przedsiębiorstwami kolejowymi nie mają prawa do korzystania z infrastruktury, a jedynie do uzyskania zdolności przepustowej zgodnie z art. 10 dyrektywy 2012/34/UE.

Poprawka 398
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – ustęp 1 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do **korzystania ze** zdolności przepustowej infrastruktury na rzecz wnioskodawców w jednej z poniższych form:

Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do zdolności przepustowej infrastruktury na rzecz wnioskodawców w jednej z poniższych form:

Or. en

Uzasadnienie

Wnioskodawcy niebędący przedsiębiorstwami kolejowymi nie mają prawa do korzystania z infrastruktury, a jedynie do uzyskania zdolności przepustowej zgodnie z art. 10 dyrektywy 2012/34/UE.

Poprawka 399
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 26 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich w państwie członkowskim, w którym prawo dostępu do infrastruktury kolejowej jest ograniczone zgodnie z art. 11 dyrektywy 2012/34/UE, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne nie później niż 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym ocenę potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił zamówienia publicznego na kolejowe przewozy pasażerskie na danej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie art. 11 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu 10 dni.

Poprawka

5. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania ***powszechnie dostępnych*** przewozów pasażerskich w państwie członkowskim, w którym prawo dostępu do infrastruktury kolejowej jest ograniczone zgodnie z art. 11 dyrektywy 2012/34/UE, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne nie później niż 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym ocenę potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił zamówienia publicznego na kolejowe przewozy pasażerskie na danej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie art. 11 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu 10 dni.

Or. en

Poprawka 400
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy uprawnienie do zdolności przepustowej nie może być przekazywane przez otrzymującego na rzecz innego przedsiębiorstwa lub innego rodzaju przewozów.

Poprawka

Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy uprawnienie do zdolności przepustowej nie może być przekazywane przez otrzymującego na rzecz innego przedsiębiorstwa lub innego rodzaju przewozów. ***Wszelki obrót wnioskowaną lub przyznaną zdolnością przepustową jest zabroniony i nieważny.***

Or. en

Poprawka 401
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wnioskodawcy ***mają prawo ubiegać*** się o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz ***otrzymywać*** odpowiedzi na takie wnioski w jednym miejscu i w ramach jednej operacji. Zarządcy infrastruktury współpracują w zakresie alokacji zdolności przepustowej na potrzeby przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w tym w szczególności kolejowych przewozów towarowych o zasięgu międzynarodowym i kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzynarodowym.

Poprawka

Wnioskodawcy ***ubiegają*** się o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz ***otrzymują*** odpowiedzi na takie wnioski w jednym miejscu i w ramach jednej operacji, ***ustanowionych zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu.*** Zarządcy infrastruktury współpracują w zakresie alokacji zdolności przepustowej na potrzeby przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w tym w szczególności kolejowych przewozów towarowych o zasięgu międzynarodowym i kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzynarodowym.

Or. en

Poprawka 402
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane. ***Informacje takie jak konkretne linie będące przedmiotem wniosku, ich liczba lub częstotliwość uznaje się za poufne. Informacji takich nie ujawnia się, bezpośrednio ani pośrednio, żadnym stronom trzecim.***

Or. en

Poprawka 403
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane, ***zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw kolejowych zintegrowanych pionowo.***

Or. en

Poprawka 404
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM ustanawia ***pojedynczy interfejs lub wspólny system*** zgodnie z art. 62 w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu

Poprawka

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM, w ciągu 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ustanawia ***jedno miejsce i jedną operację na bazie pojedynczego***

i w ramach jednej operacji.

interfejsu lub wspólnego systemu opracowanego zgodnie z art. 62.

Or. en

Poprawka 405
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM ustanawia pojedynczy interfejs lub wspólny system zgodnie z art. 62 w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Poprawka

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM ustanawia pojedynczy interfejs lub wspólny system zgodnie z art. 62.
Zarządcy infrastruktury używają tego interfejsu w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Or. en

Poprawka 406
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM ustanawia pojedynczy interfejs lub wspólny system zgodnie z art. 62 w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Poprawka

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM, **po zatwierdzeniu przez ERICA**, ustanawia pojedynczy interfejs lub wspólny system zgodnie z art. 62 w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Or. en

Poprawka 407
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM **konsultuje się z ERUP i** określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 408
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM **konsultuje się z ERUP i** określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 409
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM **konsultuje się z ERUP i** określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 410
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządca infrastruktury może stosować, w stosownych przypadkach, określone podejścia do układania rozkładów jazdy, w tym systematyczne zakresy zdolności przepustowej i systematyczne trasy pociągów. W przypadku jednak zastosowania takiego podejścia w państwie członkowskim, systematyczne zakresy zdolności przepustowej i systematyczne trasy pociągów o znaczeniu transgranicznym uzgadnia się z sąsiednimi zarządcami infrastruktury.

Uzasadnienie

Systematyczne zakresy zdolności przepustowej oraz systematyczne trasy pociągów określa się na podstawie art. 11 i art. 20 niniejszego rozporządzenia. Są to trasy pociągów przypisane do segmentów rynku, takich jak pasażerskie przewozy dalekobieżne, pasażerskie przewozy regionalne i przewozy towarowe. Występują co godzinę o tej samej porze w oparciu o koncepcję, która optymalizuje wykorzystanie infrastruktury. Zarządcy infrastruktury mogą nadal stosować to podejście, jeśli muszą zoptymalizować wykorzystanie zdolności przepustowej dla wszystkich przewozów kolejowych, gdyż może to być wymagane ze względu na szczególne warunki wstępne, takie jak mieszane sieci kolejowe i centralne położenie niektórych krajów.

Poprawka 411

Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 27 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządca infrastruktury może stosować, w stosownych przypadkach, określone podejścia do układania rozkładów jazdy, w tym systematycznych tras pociągów. W przypadku gdy zarządca infrastruktury zdecyduje się na zastosowanie tego podejścia, systematyczne trasy pociągów o znaczeniu transgranicznym uzgadnia się, w miarę możliwości, z sąsiednimi i innymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury ponad granicami.

Or. en

Poprawka 412

Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 27 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządca infrastruktury może korzystać z koncepcji powtarzających się co godzinę lub co dwie godziny systematycznych tras pociągów, aby zmaksymalizować zdolność przepustową. Systematyczne trasy pociągów uzgadnia się w wymiarze transgranicznym.

Or. en

Poprawka 413
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7b. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 414
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) **wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;**

skreśla się

Or. en

**Poprawka 415
Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;

a) wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z **każdym** wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku. **Ma to także zastosowanie w przypadku par pociągów transgranicznych funkcjonujących w ramach międzynarodowych przewozów kolejowych do stacji docelowej i z powrotem;**

Or. en

**Poprawka 416
Marian-Jean Marinescu**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 2 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Jeśli zarządcy infrastruktury nie wyznaczają pojedynczego punktu kontaktowego, zarządca infrastruktury, w którego sieci znajduje się pierwsze miejsce odjazdu, ma obowiązek pełnić rolę pojedynczego punktu kontaktowego w przypadku zapytań dotyczących danego wniosku o przyznanie zdolności przepustowej.

skreśla się

Or. en

**Poprawka 417
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. W kontekście rekompensat za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej, o których mowa w art. 40, uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci uznaje się za jedno uprawnienie do zdolności przepustowej. W szczególności anulowanie uprawnienia z powodu ***siły wyższej w jednej sieci uważa się za anulowanie*** uprawnienia do zdolności przepustowej z ***powodu siły wyższej*** na całej trasie objętej tą siecią.

4. W kontekście rekompensat za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej, o których mowa w art. 40, uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci uznaje się za jedno uprawnienie do zdolności przepustowej. W szczególności anulowanie uprawnienia z powodu ***nieprzewidywalnych, nieuniknionych, wyjątkowych i niesprowokowanych zdarzeń pozostających poza kontrolą jednego zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego lub wnioskodawcy ma zastosowanie do*** uprawnienia do zdolności przepustowej na całej trasie objętej tą siecią ***jedynie w przypadku braku alternatywnej trasy, w tym transgranicznej.***

Or. en

Poprawka 418
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

5. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 419
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

5. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 420
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

5. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 421
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

5. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 422
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe procedury

i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 5 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

Poprawka 423
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają wnioskodawcom możliwość ubiegania się o uprawnienia do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają wnioskodawcom możliwość ubiegania się o uprawnienia do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w jednym miejscu i w ramach jednej operacji, *ustanowionych zgodnie z art. 27 ust. 4.*

Or. en

Poprawka 424
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury, *na wniosek lub w razie potrzeby w czasie rzeczywistym*, informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie

Poprawka

5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym

cyfrowym zgodnie z art. 62.

zgodnie z art. 62.

Or. en

Poprawka 425
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury, **na wniosek lub w razie potrzeby w czasie rzeczywistym**, informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62.

Poprawka

5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury w czasie rzeczywistym informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62.

Or. en

Poprawka 426
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Do celów niniejszego artykułu i zgodnie z art. 62 ENIM zapewnia wytyczne dotyczące wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów kolejowych a zarządcami infrastruktury. Bez uszczerbku dla art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą wnioskować o wyłączenie ich ze stosowania niniejszego artykułu. Takie wnioski składa się do organu regulacyjnego i muszą one być należycie uzasadnione. W należycie uzasadnionych

Poprawka

6. Do celów niniejszego artykułu i zgodnie z art. 62, **do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM zapewnia wytyczne dotyczące wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów kolejowych a zarządcami infrastruktury. Bez uszczerbku dla art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą wnioskować o wyłączenie ich ze stosowania niniejszego artykułu. Takie wnioski składa się do organu regulacyjnego i muszą one być należycie

przypadkach organy regulacyjne mogą podjąć decyzję o przedłużeniu wyłączenia.

uzasadnione. W należycie uzasadnionych przypadkach organy regulacyjne mogą podjąć decyzję o przedłużeniu wyłączenia.

Or. en

Poprawka 427
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. ENRRB monitoruje stosowanie ust. 7 i przedstawia zalecenia dotyczące kryteriów, które należy stosować przy ocenie wniosków o wyłączenie.

Poprawka

7. ENRRB monitoruje stosowanie ust. 6 i przedstawia zalecenia dotyczące kryteriów, które należy stosować przy ocenie wniosków o wyłączenie.

Or. en

Poprawka 428
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Do celów niniejszego artykułu, do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo wymogi funkcjonalne i techniczne w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów kolejowych a zarządcami infrastruktury. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 6 niniejszego artykułu.

Or. en

Poprawka 429

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 29 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Or. en

Uzasadnienie

Ten przepis jest obecnie zawarty w art. 33 ust. 5. Będzie on jednak obowiązywał nie tylko w odniesieniu do alokacji w przypadku wniosków ad hoc składanych w ramach planowania kroczącego (art. 33), ale ogólnie w przypadku każdego procesu alokacji. Wynika to z faktu, że ważne jest, aby organ regulacyjny miał ogólny przegląd i zajmował się nie tylko planowaniem kroczącym, ale także innymi procesami alokacji. W związku z tym jako ogólny przepis ten zostanie przeniesiony do art. 29.

Poprawka 430

Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 31 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia umów ramowych przez organ regulacyjny.

Umowy ramowe podlegają zatwierdzeniu przez odpowiednie organy regulacyjne. W przypadku umów ramowych dotyczących

*wielu sieci zatwierdzenie uwzględnia
opinię ENRRB.*

Or. en

Poprawka 431
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

*Państwa członkowskie mogą wymagać
uprzedniego zatwierdzenia umów
ramowych przez organ regulacyjny.*

Poprawka

*O umowach ramowych powiadamia się
organ regulacyjny, który może je
zatwierdzać.*

Or. en

Poprawka 432
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*3. Zarządcy infrastruktury mogą
łączyć systematyczne trasy pociągów w
grupy (pakiety) tras godzinnych,
dwugodzinnych lub półgodzinnych,
uwzględniając strategiczne wytyczne
w sprawie wykorzystania zdolności
przepustowej infrastruktury opracowane
przez państwa członkowskie zgodnie
z art. 11 ust. 3. W przypadku każdego
takiego pakietu możliwa jest jedna umowa
ramowa dla całego pakietu.*

Or. en

Poprawka 433
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych. **Zarządcy infrastruktury krajów sąsiednich muszą określić te wartości progowe możliwie jednolicie.**

Or. de

Uzasadnienie

Jeżeli wartości progowe umów ramowych dotyczących sąsiednich części sieci nie są jednolite, może to prowadzić do ograniczeń w zdolności przepustowej lub negatywnych skutków dla ruchu. Oznacza to, że zakres umów ramowych między krajami sąsiednimi musi być w pewnym sensie stały, aby zagwarantować, że pociągi nie będą zatrzymywane na granicach, ponieważ w różnych krajach wybierane są różne wielkości.

Poprawka 434
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. **Po konsultacji z sąsiednimi sieciami** zarządcy

dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

Or. en

Poprawka 435 **Marco Campomenosi**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 31 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury **zawierają** umowy ramowe **tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest** zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury **wskazują w tych** dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury **gwarantują, że** umowy ramowe **są** zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury **mogą wskazać w strategicznych** dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

Or. en

Poprawka 436 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 31 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały

Poprawka

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury, **po konsultacji z organem**

w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

regulacyjnym, ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci. **Zarządcy infrastruktury z krajów sąsiadujących, którzy zawarli transgraniczne umowy ramowe, dostosowują te progi i zapewnią ich jak największą spójność.**

Or. en

Poprawka 437
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

Poprawka

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci. **Zarządcy infrastruktury z odpowiednich krajów, którzy zawarli transgraniczne umowy ramowe, dostosowują te progi i zapewniają ich jak największą spójność.**

Or. en

Poprawka 438
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Umowy ramowe nie mogą

Poprawka

4. Umowy ramowe nie mogą

uniemożliwić użytkownika danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

uniemożliwić użytkownika danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury, **w koordynacji z zarządcami infrastruktury z krajów sąsiadujących,** ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

Or. en

Poprawka 439
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Umowy ramowe pozwalają na zmiany ich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej, bez uszczerbku dla art. 39 i 40.

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 440
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej przyznanych na podstawie umów ramowych podlegają rekompensacie zgodnie z art. 40, z wyjątkiem sytuacji, o której mowa w ust. 5.

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 441
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. *Umowy ramowe obejmują co do zasady okres wskazany w sekcji 5 załącznika I. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Jakikolwiek okres dłuższy niż okres wskazany w pkt 5 załącznika I musi być uzasadniony wymogiem dokonania specjalnych inwestycji przez nowe podmioty wchodzące na rynek lub istotną nowością usługi.*

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 442
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 11

Tekst proponowany przez Komisję

11. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność ENRRB, Komisja *może przyjąć* akt wykonawczy określający szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów jednolitego stosowania niniejszego artykułu i art. 33. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

11. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność ENRRB, *do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]* Komisja *przyjmuje* akt wykonawczy określający szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów jednolitego stosowania niniejszego artykułu i art. 33. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 *i zastępują podobny przepis zawarty w niniejszym artykule i w art. 33.*

Poprawka 443
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury w pierwszej kolejności podejmują próbę rozwiązania sytuacji za pomocą mechanizmu konsultacji w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, **lub w przypadku braku zgodności takich wniosków z planem zapewnienia zdolności przepustowej**, zarządcy infrastruktury w pierwszej kolejności podejmują próbę rozwiązania sytuacji za pomocą mechanizmu konsultacji w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka 444
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskowi, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej. W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wniosek, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskowi, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej. W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wniosek, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, **pod warunkiem że przeprowadzono należyte konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a ich zgłoszenia dotyczące zdolności przepustowej uwzględniono w jak największym stopniu.**

Poprawka 445
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskom, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wnioski, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskom, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Or. fr

Poprawka 446
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskom, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wnioski, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskom, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej, ***pod warunkiem że przeprowadzono należyte konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a ich zgłoszenia dotyczące zdolności przepustowej uwzględniono w jak największym stopniu.***

Or. en

Poprawka 447
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6. ***Wnioski te należy uwzględnić, jeśli dostępna jest wystarczająca wolna zdolność przepustowa bez ograniczania potrzeb wynikających z kolejnych wniosków.***

Or. en

Poprawka 448
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6.

Poprawka

Rozpatrując wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, ***zarządca infrastruktury*** dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6, ***a jednocześnie uwzględnia te wnioski w jak największym stopniu.***

Or. fr

Poprawka 449
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6 **a samym wnioskiem**.

Or. en

Poprawka 450
Brice Hortefeux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury odrzuca wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

skreśla się

Or. fr

Poprawka 451
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury **odrzuca** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury **rozpatruje** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, **powinien**

informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

zapropionować rozwiązanie alternatywne, a jeśli ma wystarczająco dużo czasu, przeprowadzić najpierw konsultacje z odpowiednimi wnioskodawcami. Jeśli nie można zaoferować rozwiązania alternatywnego, zarządca infrastruktury niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Poprawka 452
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury **odrzuca** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury **rozpatruje** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, **powinien** *zapropionować rozwiązanie alternatywne, a jeśli ma wystarczająco dużo czasu, przeprowadzić najpierw konsultacje z odpowiednimi wnioskodawcami. Jeśli nie można zaoferować rozwiązania alternatywnego, zarządca infrastruktury niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.*

Or. en

Poprawka 453
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury odrzuca wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury odrzuca wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku, ***a w przypadku dostępności zdolności przepustowej przedstawia również alternatywne rozwiązanie, które w możliwie jak największym stopniu spełnia wymogi wnioskodawcy.*** Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Poprawka 454
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu alokacji według planowania kroczącego na podstawie zasady alokacji określonej w sekcji 5 pkt 2 załącznika I.

Poprawka

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu alokacji według planowania kroczącego na podstawie zasady alokacji określonej w sekcji 6 pkt 2 załącznika I.

Or. en

Poprawka 455
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ***Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy***

Poprawka

4. ***W przypadku gdy*** wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności

infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. ***Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.***

przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18., ***zarządcy infrastruktury stosują zasady i procedury określone w art. 20 i oferują alternatywną zdolność przepustową.***

Or. en

Poprawka 456
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego. ***Jeżeli dostępna jest zdolność przepustowa, zarządca infrastruktury musi zaproponować alternatywne rozwiązanie, które w jak największym stopniu odpowiada wymaganiom wnioskodawców.***

Or. de

Poprawka 457
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie **a zarządcą infrastruktury, o ile dostępna jest zdolność przepustowa, zapewnia alternatywne rozwiązanie, które w możliwie największym stopniu odpowiada wymogom wnioskodawców.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Uzasadnienie

Niektórzy klienci korzystający z transportu towarowego i pasażerskiego wymagają dostosowanych rozwiązań w zakresie zdolności przepustowej. Wiążąca wstępnie planowana zdolność przepustowa jest ustalana z góry przez zarządców infrastruktury. Mimo wczesnego zaangażowania wnioskodawców, może ona być sztywna i nie odzwierciedlać zmian popytu rynkowego. W sytuacjach, w których zarządca infrastruktury zamierza odrzucić wniosek wnioskodawcy, musi zaproponować rozwiązania alternatywne. W przeciwnym razie klienci korzystający z przewozów kolejowych w sposób nieuchronny wybiorą inne rodzaje transportu.

Poprawka 458
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy

infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie **a zarządca infrastruktury, o ile dostępna jest zdolność przepustowa, zapewnia alternatywne rozwiązanie, które w możliwie największym stopniu odpowiada wymogom wnioskodawców.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Poprawka 459 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 33 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury **mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. **Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury **podejmują wszelkie starania, aby zaoferować alternatywną zdolność przepustową** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. **Jeżeli zaoferowanie alternatywnego rozwiązania nie jest możliwe, zarządca infrastruktury może odmówić alokacji zdolności przepustowej na taki niezgodny wniosek.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Poprawka 460
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury **mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. **Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury **podejmują wszelkie starania, aby zaoferować alternatywną zdolność przepustową** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. **Jeżeli zaoferowanie alternatywnego rozwiązania nie jest możliwe, zarządca infrastruktury może odmówić alokacji zdolności przepustowej na taki niezgodny wniosek.** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Or. en

Poprawka 461
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. **Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na**

Poprawka

skreśla się

podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 462
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej. *skreśla się*

Or. en

Uzasadnienie

Ten przepis jest obecnie zawarty w art. 33 ust. 5. Będzie on jednak obowiązywał nie tylko w odniesieniu do alokacji w przypadku wniosków ad hoc składanych w ramach planowania kroczącego (art. 33), ale ogólnie w przypadku każdego procesu alokacji. Wynika to z faktu, że ważne jest, aby organ regulacyjny miał ogólny przegląd i zajmował się nie tylko planowaniem kroczącym, ale także innymi procesami alokacji. W związku z tym jako ogólny przepis ten zostanie przeniesiony do art. 29.

Poprawka 463
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 34 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Zarządcy infrastruktury informują corocznie organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach ad hoc o zdolność przepustową, które zostały odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny wydaje opinię, która może wymagać od zarządcy infrastruktury zmiany modelu zdolności przepustowej w następnym roku poprzez zarezerwowanie odpowiedniej zdolności przepustowej w celu uwzględniania wniosków ad hoc, w szczególności w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych.

Or. en

Poprawka 464
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek. Zarządca infrastruktury określa obowiązujące limity w regulaminie sieci. ENIM przedstawia wytyczne dotyczące określania takich limitów i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek. Zarządca infrastruktury określa obowiązujące limity w regulaminie sieci. **ERICA, przy wsparciu ze strony ENIM,** przedstawia wytyczne dotyczące określania takich limitów i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 465
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 466
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 467
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 468
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. ENIM, **w porozumieniu z ERUP**, opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 469
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. ***ERICA, przy wsparciu ze strony*** ENIM, opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 470
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedury i kryteria, których należy przestrzegać w przypadku mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 8 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

Poprawka 471
Isabel García Muñoz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 37 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W przypadku gdy mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego przyznania zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z art. 8.

Poprawka

1. W przypadku gdy mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego przyznania zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z art. 8 **w sposób zapewniający dostęp największej liczbie wnioskodawców.**

Or. en

Poprawka 472
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 37 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku konfliktu wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w odniesieniu do **przewozów** kolejowych o podobnej charakterystyce i profilu społeczno-gospodarczym zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową **w drodze aukcji lub w sposób zapewniający dostęp największej liczbie wnioskodawców.** Ta **ostatnia** metoda jest stosowana pod warunkiem zatwierdzenia przez organ regulacyjny.

Poprawka

3. W przypadku konfliktu wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w odniesieniu do kolejowych **usług przewozowych** o podobnej charakterystyce i profilu społeczno-gospodarczym zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową **na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”.** Ta metoda jest stosowana **wyłącznie w przypadku pozostałej zdolności przepustowej, która nie została wcześniej przydzielona na podstawie metod alokacji zapisanych w art. 31–33 niniejszego rozporządzenia,** pod warunkiem zatwierdzenia przez organ regulacyjny. **W przypadku gdy jakkolwiek zdolność przepustowa pozostaje nieprzydzielona, nawet po prawidłowym zastosowaniu wszystkich metod alokacji, o których mowa w art. 31–35 niniejszego rozporządzenia, może ona zostać przydzielona w drodze aukcji.**

Or. en

Poprawka 473
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury ***mogą wskazać różne terminy alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć i alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.*** Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Or. en

Poprawka 474
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury ***mogą wskazać różne terminy alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć i alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.*** Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Or. en

Poprawka 475
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury **mogą wskazać różne terminy alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć i alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.**

Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

Or. en

Poprawka 476
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. W przypadku gdy zdolność przepustową zarezerwowano, ale nie wykorzystano, przysługuje rekompensata zgodnie z art. 40.

Or. en

Poprawka 477
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 8 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM przygotowuje i przyjmuje zharmonizowane procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM przygotowuje i przyjmuje zharmonizowane procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 478
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 8 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne zasady i procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 8 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

Poprawka 479
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Rekompensata, o której mowa

2. Rekompensata, o której mowa

w ust. 1, nie przysługuje w przypadkach *siły wyższej*.

w ust. 1, nie przysługuje w przypadkach *gdy zarządcy infrastruktury zmienia przyznane uprawnienie do zdolności przepustowej z powodu nieprzewidywalnych, nieuniknionych, wyjątkowych i niesprowokowanych zdarzeń pozostających poza kontrolą zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego lub wnioskodawcy, a nie ma możliwości zaoferowania alternatywy, w tym alternatywy transgranicznej.*

Or. en

Poprawka 480
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Rekompensata, o której mowa w ust. 1, nie przysługuje w przypadkach gdy wnioskodawca wnioskuje o zmianę przyznanego uprawnienia do zdolności przepustowej z powodu nieprzewidywalnych, nieuniknionych, wyjątkowych i niesprowokowanych zdarzeń pozostających poza kontrolą wnioskodawcy.

Or. en

Poprawka 481
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty.

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB, *do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia],*

W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Or. en

Poprawka 482
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB **i ERUP**, ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Or. en

Poprawka 483
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty.

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB **i ERUP**, ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do

W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Or. en

Poprawka 484 **Marco Campomenosi**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 40 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB **i ERUP**, ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Or. en

Poprawka 485 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 40 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB **ENIM** określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB **i EOSP, ERICA** określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych

ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez *ENIM*.

uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez *ERICA*.

Or. en

Poprawka 486 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 40 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci obowiązek wypłaty rekompensaty na rzecz wnioskodawcy ma zastosowanie do zarządcy lub zarządców infrastruktury, którzy są odpowiedzialni za zmianę uprawnienia do zdolności przepustowej, przy czym bierze się pod uwagę uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość, a w przypadku gdy za zdolność przepustową objętą uprawnieniem odpowiada więcej niż jeden zarządca infrastruktury – stosunek długości ich sieci przypadających na uprawnienie do zdolności przepustowej. Rekompensata za całość uprawnienia do zdolności przepustowej nie może przekraczać trzykrotności rekompensaty należnej za uprawnienie do zdolności przepustowej przyznane przez zarządcę infrastruktury.

Poprawka

5. W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci obowiązek wypłaty rekompensaty na rzecz wnioskodawcy ma zastosowanie do zarządcy lub zarządców infrastruktury, którzy są odpowiedzialni za zmianę uprawnienia do zdolności przepustowej, przy czym bierze się pod uwagę uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość, a w przypadku gdy za zdolność przepustową objętą uprawnieniem odpowiada więcej niż jeden zarządca infrastruktury – stosunek długości ich sieci przypadających na uprawnienie do zdolności przepustowej. Rekompensata za całość uprawnienia do zdolności przepustowej nie może przekraczać trzykrotności rekompensaty należnej za uprawnienie do zdolności przepustowej przyznane przez zarządcę infrastruktury. ***Pozostaje to bez wpływu na roszczenia o rekompensatę. Oplata podstawowa jest ukierunkowana na rekompensatę za uprawnienie do zdolności przepustowej przed ewentualnymi potrąceniami z opłat za dostęp do infrastruktury dokonanyymi przez państwa członkowskie.***

Poprawka 487
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze określające warunki uprawniające do wypłaty rekompensat, klasyfikację zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz metody ustalania poziomów wysokości rekompensat. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

7. **Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze określające warunki uprawniające do wypłaty rekompensat, klasyfikację zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz metody ustalania poziomów wysokości rekompensat. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 **i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 2 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.**

Poprawka 488
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 41 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności ENIM zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

Poprawka

Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności ENIM zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto

pierwszy, ten lepszy”.

Or. en

Poprawka 489
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 41 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności **ENIM** zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

Poprawka

ERICA, przy wsparciu ze strony ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności **ERICA** zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

Or. en

Poprawka 490
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 41 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku zastosowania procesu jednoczesnej alokacji **ENIM** przedstawia wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w stosownych przypadkach zastosowanie procesu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, oraz procesu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37. ENIM włącza te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową,

Poprawka

W przypadku zastosowania procesu jednoczesnej alokacji **ERICA** przedstawia wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w stosownych przypadkach zastosowanie procesu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, oraz procesu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37. **Po ostatecznym zatwierdzeniu przez ERICA** ENIM włącza te wytyczne do europejskich

o których mowa w art. 6.

ram zarządzania zdolnością przepustową,
o których mowa w art. 6.

Or. en

Poprawka 491
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 41 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury nie mogą jednostronnie zmieniać ani anulować przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz biorąc pod uwagę działalność ENIM i ENRRB, Komisja **może** jednak **przyjąć** akt wykonawczy określający kryteria i procedury dotyczące zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury w celu zarządzania zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury nie mogą jednostronnie zmieniać ani anulować przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz biorąc pod uwagę działalność ENIM i ENRRB, **do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja **przyjmuje** jednak akt wykonawczy określający kryteria i procedury dotyczące zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury w celu zarządzania zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 **i zastępuje podobny przepis zawarty w ust. 2 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.**

Or. en

Poprawka 492
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 42

Artykuł 42

skreśla się

Zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe

1.

Zarządcy infrastruktury zarządzają ruchem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i dyrektywą (UE) 2016/797 oraz specyfikacjami określonymi w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.

W tym celu zarządcy infrastruktury:

- a) **zarządzają ruchem w normalnych warunkach operacyjnych, co obejmuje zarządzanie incydentami skutkującymi niewielkimi odchyleniami od obowiązującego rozkładu jazdy;**
- b) **zarządzają zakłóceniami w celu reagowania na znaczące zakłócenia w funkcjonowaniu sieci wymagające prowadzenia skoordynowanych działań zgodnie z art. 46;**
- c) **zarządzają ruchem w sytuacjach kryzysowych zgodnie z art. 47.**

2. **W przypadku poważnych sytuacji kryzysowych, zarówno w sektorze transportowym, jak i poza nim, państwa członkowskie mogą wdrożyć środki odbiegające od zasad mających zastosowanie w zwykłych sytuacjach zgodnie z art. 47. W takich przypadkach i tam, gdzie jest to właściwe, zarządcy infrastruktury przyjmują i stosują specjalne zasady i procedury, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 47.**

3.

Przy zarządzaniu ruchem zarządcy infrastruktury przestrzegają zasad określonych w art. 2.

W szczególności zarządcy infrastruktury minimalizują zakłócenia i ich wpływ na

ruch kolejowy przez:

- a) zapewnienie szybkiej i skoordynowanej reakcji na zakłócenia, w szczególności w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;*
- b) stabilizowanie i optymalizację ruchu kolejowego przez cały czas trwania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;*
- c) przekazywanie odpowiednich, prawidłowych i aktualnych informacji podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną i innym odpowiednim stronom, w szczególności organom odpowiedzialnym za zarządzanie sytuacjami kryzysowymi poza sektorem kolejowym. Informacje te przekazuje się za pomocą odpowiednich środków, w tym środków, o których mowa w art. 62.*

Or. hu

Poprawka 493
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 42 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Zarządcy infrastruktury przystępują do europejskiej sieci zarządzania ruchem w celu koordynowania swoich misji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego.

Or. en

Poprawka 494
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43

Tekst proponowany przez Komisję

[...]

Poprawka

skreśla się

Or. hu

Poprawka 495
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury wprowadzają zasady i procedury zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy. Te zasady i procedury publikuje się w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, i obejmują one zarządzanie ruchem w sytuacjach określonych w art. 42 ust. 1 lit. a), b) i c) niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

1. ***Do dnia [18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]*** zarządcy infrastruktury wprowadzają zasady i procedury zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy. Te zasady i procedury publikuje się w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, i obejmują one zarządzanie ruchem w sytuacjach określonych w art. 42 ust. 1 lit. a), b) i c) niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 496
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Odstępstwa powinny być dozwolone wyłącznie w uzasadnionych przypadkach i podlegać zatwierdzeniu przez krajowy organ regulacyjny.

Poprawka 497
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne zasady i procedury zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 1 niniejszego artykułu.

Poprawka 498
Marco Campomenosi, Carlo Fianza, Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 43a

Długotrwałe przerwy i sprawozdanie dotyczące incydentu

1. Bez uszczerbku dla międzynarodowych środków awaryjnych, o których mowa w art. 46, oraz dla kryteriów czasu trwania określonych w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia, w przypadku częściowego lub całkowitego przerwania przewozów przez okres dłuższy niż 15 dni na odcinkach linii w korytarzach TEN-T, które są istotne dla działalności

transgranicznej, spowodowanego zakłóceniami w ruchu pociągów w wyniku awarii technicznej lub incydentu, nie później niż 30 dni od zgłoszenia zakłócenia międzynarodowego przez inicjującego zarządcę infrastruktury, jak określono w załączniku VI, organizacja najlepiej umiejscowiona na poziomie regionalnym (jak przewidziano w art. 53 ust. 2 lit. b)) zwraca się do dotkniętych zarządców infrastruktury, o przekazanie raportu z incydentu zawierającego następujące informacje 53 ust. 2 lit. b)) zwraca się do zarządców infrastruktury, których dotyczy zakłócenie, o przedstawienie sprawozdania dotyczącego incydentu, zawierającego następujące informacje:

a) wszystkie dostępne informacje na temat środków operacyjnych, które powinny zostać uruchomione lub które zostały już wdrożone w ramach międzynarodowych procedur awaryjnych przez dotkniętego zarządcę infrastruktury, aby zapewnić korzystanie z tras alternatywnych i przydzielić zakłócone operacje kolejowe,

b) wszystkie dostępne informacje na temat działań, które zarządca infrastruktury odpowiedzialny za odcinek linii, gdzie doszło do incydentu, zamierza podjąć w celu przywrócenia regularnego kursowania pociągów na liniach dotkniętych przerwami.

2. Zarządcy infrastruktury przekazują sprawozdanie wyżej wymienionym organizacjom najlepiej umiejscowionym na poziomie regionalnym w celu koordynacji z dotkniętymi zarządcami infrastruktury i zainteresowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi oraz koordynatorom dotkniętych korytarzy, w celu wprowadzenia odpowiednich zmian w ustaleniach dotyczących zapewnienia zdolności przepustowej, nie później niż 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku, chyba że całkowite zakłócenie ruchu na dotkniętej linii zostało już usunięte.

3. W przypadku gdy pojawiły się nowe istotne dane, a na dotkniętym odcinku linii nie został jeszcze w pełni przywrócony ruch, zarządcy infrastruktury dotknięci zakłóceniami powinni przekazać zaktualizowane sprawozdanie dotyczące incydentu wyżej wymienionym organizacjom najlepiej umiejscowionym na poziomie regionalnym oraz wnioskodawcom.

4. Po otrzymaniu sprawozdania dotyczącego incydentu i późniejszych aktualizacji koordynatorzy dotkniętych korytarzy mogą wydawać i przekazywać wyżej wymienionym organizacjom najlepiej umiejscowionym na poziomie regionalnym niewiążące zalecenia dotyczące ulepszonych środków przeciwdziałania zakłóceniom i ograniczeniom zdolności przepustowej spowodowanym wypadkiem.

Or. en

Uzasadnienie

When the duration of a total or partial interruption of lines which are relevant for cross-border passenger and freight operations due to an incident is expected to last more than 30 days, rail undertakings which find no valuable alternative routes may face severe economic impacts that undermine business continuity and even the survival of such undertakings. For this reason, it is appropriate that the Regulation establishes a specific informative procedure for such cases, which may help undertakings in gathering all necessary elements to face such exceptional circumstances and plan possible business solutions and alternatives while ensuring that all stakeholders involved, including the Corridor coordinator, are capable to assist the infrastructure manager impacted to find operational and technical solutions promptly.

Poprawka 499
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 43 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 43 a

Wymogi operacyjne dotyczące koordynacji zarządzania ruchem

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. jakość usług świadczonych przez zarządców infrastruktury na rzecz przedsiębiorstw kolejowych i operatorów terminali, wymogi techniczne, administracyjne i operacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury oraz procedury związane z kontrolą graniczną nie uniemożliwiały osiągnięcia następujących wartości docelowych w zakresie wyników operacyjnych kolejowych przewozów towarowych na liniach kolejowych w ramach europejskich korytarzy transportowych:

a) na każdym wewnętrznym unijnym odcinku transgranicznym czas przebywania wszystkich pociągów towarowych przekraczających granicę nie przekracza średnio 15 minut. Czas przebywania pociągu na odcinku transgranicznym oznacza całkowity dodatkowy czas przejazdu, który można powiązać z przejściem granicznym, niezależnie od przyczyn leżących u jego podstaw, takich jak kontrole i procedury policji granicznej lub względy o charakterze infrastrukturalnym, operacyjnym, technicznym i administracyjnym, bez uwzględniania czasu, którego nie można przypisać przejściu granicznemu, np. procedur operacyjnych, które są przeprowadzane w obiektach znajdujących się w pobliżu przejścia granicznego, ale które nie są z nim integralnie związane;

b) co najmniej 90 % pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę europejskiego korytarza transportowego dociera do miejsca docelowego lub do zewnętrznej granicy Unii, jeżeli ich miejsce docelowe znajduje się poza Unią, w zaplanowanym czasie lub z opóźnieniem średnio mniejszym niż 30 minut.

2. Państwa członkowskie w stosownych przypadkach zmieniają umowy, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2012/34/UE, i wprowadzają odpowiednie środki zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010, aby osiągnąć wartości docelowe określone w akapicie pierwszym lit. a) i b).

Or. en

Poprawka 500
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 44

skreśla się

Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym

1.

ENIM opracowuje i przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem transgranicznym, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 najpóźniej do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) 2012/2085.

2. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym zawierają wytyczne dotyczące koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

3. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym obejmują w szczególności elementy wymienione w załączniku V.

Or. hu

Poprawka 501
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje i przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem transgranicznym, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 najpóźniej do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Po zatwierdzeniu przez ERICA ENIM opracowuje i przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem transgranicznym, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 najpóźniej do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 502
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) 2012/2085.

Poprawka

Po zatwierdzeniu przez ERICA ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) 2012/2085.

Or. en

Poprawka 503
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do dnia [36 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, uwzględniając ramy przyjęte przez ENIM zgodnie z ust. 1 oraz po konsultacjach z ENIM, EOSP, ERICA, ENRRB, PRB, Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Or. en

Poprawka 504
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegóły koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 2 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

Poprawka 505
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 45

skreśla się

Koordynacja zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego

Zarządcy infrastruktury koordynują zarządzanie ruchem zgodnie z art. 53 i na podstawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.

Koordynacja powinna zapewniać w szczególności:

- a) wykonywanie międzynarodowych**

przewozów kolejowych z możliwie najmniejszymi zakłóceniami, zarówno w ramach normalnego funkcjonowania, jak i w sytuacjach zakłóceń;

b) odpowiednie uwzględnienie szczególnych wyzwań związanych z odcinkami transgranicznymi, wynikających między innymi z ograniczonej interoperacyjności w zakresie infrastruktury, wyposażenia technicznego i przewozów, wymogów językowych i szkoleniowych związanych z personelem, formalnościami administracyjnymi lub granicznymi;

c) skuteczną wymianę aktualnych i odpowiednich informacji między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także wszelkimi odpowiednimi strukturami zarządzania kryzysowego na szczeblu UE, w tym zgodnie z art. 62.

Or. hu

Poprawka 506
Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 46

skreśla się

Zakłócenia w funkcjonowaniu sieci

1.

Jeżeli incydent skutkuje lub może skutkować ograniczeniami w funkcjonowaniu sieci, które wymagają prowadzenia skoordynowanych działań przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną w celu zapewnienia jak najlepszego zarządzania

ruchem w trakcie ograniczeń, odpowiedni zarządcy infrastruktury oceniają prawdopodobny czas trwania i wpływ incydentu na podstawie wszystkich dostępnych informacji i wcześniejszych doświadczeń.

Jeżeli szacowany czas trwania i wpływ spełniają kryteria zgłaszania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci określone w załączniku VI, odpowiedni zarządcy infrastruktury zgłaszają zakłócenie w funkcjonowaniu sieci i wdrażają środki określone w art. 43.

2. Jeżeli incydent ma lub może mieć wpływ na więcej niż jedną sieć, zarządca infrastruktury, w której miał miejsce incydent, zgłasza zakłócenie obejmujące wiele sieci i koordynuje działania zgodnie z art. 44, 45 i 53.

3. ENIM określa zharmonizowaną metodę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń w funkcjonowaniu sieci oraz włącza ją do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.

4.

Zarządca infrastruktury jak najszybciej informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej infrastruktury, w szczególności w wyniku incydentu.

Organ regulacyjny, jeśli uzna to za konieczne, może zobowiązać zarządcę infrastruktury do udostępnienia mu tej informacji.

5. Koordynator sieci gromadzi informacje na temat zakłóceń w funkcjonowaniu sieci, analizuje reakcję, wyciąga wnioski na temat skuteczności zarządzania takimi incydentami i konsultuje się z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną zgodnie z art. 54 oraz składa sprawozdania ENIM i organowi

weryfikującemu skuteczność działania.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika VI, aby zapewnić skuteczne i efektywne zarządzanie zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów.

Or. hu

Poprawka 507

Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 47

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreśla się

Or. hu

Poprawka 508

Andor Deli

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 48

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 48

skreśla się

Wymiana informacji na temat zarządzania ruchem

1.

Wszystkie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną bezpośrednio związaną ze świadczeniem usługi transportu kolejowego mają prawo dostępu do informacji dotyczących tej usługi, określonych w załączniku VIII.

Odpowiednie strony mogą wykorzystywać te informacje wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia oraz do celów dyrektywy (UE) 2016/797 i aktów wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, chyba że określono inaczej w umowach.

2. *Informacje te udostępnia się zgodnie z art. 62.*

3. *Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika VIII, aby zapewnić, by odzwierciedlał on wszelkie zmiany w technicznych specyfikacjach interoperacyjności określonych w odpowiednich aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 oraz z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych odpowiednich zainteresowanych podmiotów.*

Or. hu

Poprawka 509
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zgodnie z art. 7f lit. d) dyrektywy 2012/34/UE ENIM prowadzi monitorowanie i ocenę porównawczą wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową z uwzględnieniem celów ogólnych określonych w art. 2 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą również monitorowanie wyników w zakresie kolejowych usług przewozowych.

Poprawka

1. Zgodnie z art. 7f lit. d) dyrektywy 2012/34/UE ENIM, **pod nadzorem ERICA**, prowadzi monitorowanie i ocenę porównawczą wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową z uwzględnieniem celów ogólnych określonych w art. 2 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą również monitorowanie wyników w zakresie kolejowych usług przewozowych.

Or. en

Poprawka 510
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W tym celu zarządcy infrastruktury **określają** własne wartości docelowe w zakresie wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 tej dyrektywy. Wprowadzają i wykonują oni procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiągnięciu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których to ramach mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania.

Poprawka

2. W tym celu zarządcy infrastruktury **proponują** własne wartości docelowe w zakresie wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 tej dyrektywy. **Zarządcy infrastruktury konsultują się z organami regulacyjnymi, a także ze swoimi krajowymi ministerstwami i Komisją w celu zapewnienia, aby ustalone cele zostały przyjęte w drodze konsensusu jako zgodne ze strategiami politycznymi i ambicjami na szczeblu UE.** Wprowadzają i wykonują oni procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiągnięciu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których to ramach mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania. **Odstępstwa powinny być dozwolone wyłącznie w uzasadnionych przypadkach i podlegać zatwierdzeniu przez organ regulacyjny.**

Or. en

Poprawka 511
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w [art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

1. ENIM ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w [art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 512
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w [art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

1. **ERICA, przy wsparciu ze strony** ENIM, ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w [art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 513
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. ENRRB przyjmuje zalecenie w sprawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Ustanawiając i wdrażając europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, ENIM uwzględnia zalecenie wydane przez ENRRB.

Or. en

Poprawka 514
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja uwzględnia przy tym prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia organu weryfikującego skuteczność działania.

5. Do dnia [36 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, uwzględniając ramy przyjęte przez ENIM zgodnie z ust. 1 oraz po konsultacjach z ENIM, EOSP, ERICA, ENRRB, PRB, Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Or. en

Poprawka 515
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2 **lit. b)–d)**, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja uwzględnia przy tym prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia organu weryfikującego skuteczność działania.

Poprawka

5. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2, **w tym wartości docelowe w zakresie wyników**, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja uwzględnia przy tym prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia organu weryfikującego skuteczność działania.

Or. en

Poprawka 516
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja uwzględnia przy tym prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia organu weryfikującego skuteczność działania.

Poprawka

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja uwzględnia przy tym prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia organu weryfikującego skuteczność działania **i ENRRB**.

Or. en

Poprawka 517
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 51 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ **ENIM** przygotowuje i publikuje do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz publikuje je co roku.

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ **ERICA** przygotowuje i publikuje do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz publikuje je co roku.

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

Or. en

Poprawka 518
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 51 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ **ENIM** przygotowuje i publikuje do dnia [**24 miesiące** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ **ENIM** przygotowuje i publikuje do dnia [**30 miesięcy** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie

europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz publikuje je co roku.

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz publikuje je co roku.

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

Or. en

Poprawka 519 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 51 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Organ weryfikujący skuteczność działania przygotowuje odrębną część sprawozdania zawierającą ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.

Poprawka

2. Organ weryfikujący skuteczność działania, **w porozumieniu z ENRRB**, przygotowuje odrębną część sprawozdania zawierającą ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.

Or. en

Poprawka 520 **Marian-Jean Marinescu**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 51 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Organ weryfikujący skuteczność działania przygotowuje **odrębną część sprawozdania zawierającą** ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.

Poprawka

2. Organ weryfikujący skuteczność działania przygotowuje **sprawozdanie zawierające** ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.

Or. en

Poprawka 521
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 51 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Sprawozdanie** z weryfikacji skuteczności działania **obejmuje** co najmniej linie wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w rozporządzeniu [nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T], i **zawiera** informacje wymagane na podstawie [art. 53 ust. 3 lit. **g**)] tego rozporządzenia. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i powinny obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.

Poprawka

3. **Sprawozdania** z weryfikacji skuteczności działania **obejmują** co najmniej linie wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w rozporządzeniu [nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T], i **zawierają** informacje wymagane na podstawie [art. 53 ust. 3 lit. **f**)] tego rozporządzenia. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i powinny obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.

Or. en

Poprawka 522
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 51 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje odrębną część dotyczącą wdrażania procesów wprowadzonych przez ENIM. Zawiera także analizę postępów we wdrażaniu w poszczególnych państwach członkowskich UE, w tym sprawozdania dotyczące krajowych wyjątków i zalecenia dotyczące dalszej harmonizacji.

Or. en

Poprawka 523
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 73 ust. 3, **Komisja może ustanowić lub wyznaczyć bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję organu weryfikującego skuteczność działania.**

1. **Do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ustanawia się organ weryfikujący skuteczność działania (zwany dalej „PRB”) jako organ bezstronny, kompetentny i niezależny. Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający szczegółowo organizację, zarządzanie i finansowanie PRB. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.**

Or. en

Poprawka 524
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 73 ust. 3, Komisja **może ustanowić lub wyznaczyć** bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję organu weryfikującego skuteczność działania.

Poprawka

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 72 ust. 3, Komisja **ustanawia lub wyznacza** bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję organu weryfikującego skuteczność działania. **W jego skład wchodzi w równej liczbie doświadczeni eksperci ze strony wnioskodawców, zarządców infrastruktury i organów regulacyjnych.**

Or. en

Poprawka 525
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Na wniosek Komisji lub koordynatorów europejskich organ weryfikujący skuteczność działania zapewnia Komisji i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

Poprawka

2. Na wniosek Komisji lub koordynatorów europejskich organ weryfikujący skuteczność działania zapewnia Komisji, **ENIM** i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

Or. en

Poprawka 526
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) **przedstawianie ENIM zaleceń**

Poprawka

skreśla się

dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

Or. en

Poprawka 527
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) przedstawianie ENIM zaleceń dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

Poprawka

a) przedstawianie ENIM *i ERICA* zaleceń dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

Or. en

Poprawka 528
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) przedstawianie ENIM, ENRRB, zarządcom infrastruktury, wnioskodawcom, organom regulacyjnym, organom państw członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym podmiotom zaleceń dotyczących środków naprawczych w zakresie zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego;

Poprawka

b) przedstawianie ENIM, **ERICA**, ENRRB, zarządcom infrastruktury, wnioskodawcom, organom regulacyjnym, organom państw członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym podmiotom zaleceń dotyczących środków naprawczych w zakresie zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego;

Or. en

Poprawka 529
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 3 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) przegląd rezultatów zawartych w projekcie europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania oraz przygotowanie *odrębnej sekcji*, o której mowa w art. 51 ust. 2;

Poprawka

c) przegląd rezultatów zawartych w projekcie europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania oraz przygotowanie *odrębnego sprawozdania*, o *którym* mowa w art. 51 ust. 2;

Or. en

Poprawka 530
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty

Poprawka

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty

współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie z *własnej inicjatywy lub na wniosek tego organu* informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

Or. en

Poprawka 531
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie z własnej inicjatywy lub na wniosek tego organu informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

Poprawka

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB, **ERICA** oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie z własnej inicjatywy lub na wniosek tego organu informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

Or. en

Poprawka 532
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 53 – ustęp 2 – akapit 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) w każdym przypadku, gdy działania koordynacyjne obejmują wiele jednostek, wyznaczają podmiot wiodący, który podlega ENIM i odpowiada za organizację konsultacji zgodnie z art. 54;

Poprawka

e) w każdym przypadku, gdy działania koordynacyjne obejmują wiele jednostek, wyznaczają podmiot wiodący, który podlega ENIM i **ERICA oraz** odpowiada za organizację konsultacji zgodnie z art. 54;

Or. en

Poprawka 533
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 53 – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Koordinacja obejmuje wszystkie linie i węzły wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych określonych w art. 7 i załączniku III do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

Koordinację wzmacnia się w szczególności w odniesieniu do linii i węzłów TEN-T wchodzących w skład europejskich korytarzy transportowych określonych w art. 7 i załączniku III do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 534
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 53 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 53a

Europejska platforma przedsiębiorstw kolejowych („ERUP”)

W ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia Komisja ustanawia dodatkową grupę doradczą, europejską

platformę przedsiębiorstw kolejowych (zwaną dalej „ERUP”), w której skład wchodzi przedsiębiorstwa kolejowe i upoważnieni wnioskodawcy.

Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków ENIM, które mają bezpośredni wpływ na te przedsiębiorstwa.

Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. ENIM uwzględnia takie skonsolidowane opinie, o ile są one dostarczane w odpowiednim czasie.

ENIM konsultuje się z europejską platformą przedsiębiorstw kolejowych („ERUP”) w zakresie opracowywania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami.

Or. en

Poprawka 535
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 53 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 53a

W ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia Komisja ustanawia dodatkową grupę doradczą o nazwie „europejska platforma przedsiębiorstw kolejowych” (zwaną dalej „ERUP”). W jej skład wchodzi przedsiębiorstwa kolejowe i upoważnieni wnioskodawcy. Ta grupa doradcza jest uprawniona do przekazywania informacji zwrotnych na temat wniosków ENIM mających bezpośredni wpływ na takie przedsiębiorstwa. Może również wydawać własne opinie. Jeśli takie zagregowane uwagi zostaną przedłożone w odpowiednim czasie, ENIM bierze je pod uwagę.

Poprawka 536
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 53 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 53a

W ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia Komisja ustanawia dodatkową grupę doradczą, europejską platformę przedsiębiorstw kolejowych (zwaną dalej „ERUP”), w której skład wchodzi przedsiębiorstwa kolejowe i upoważnieni wnioskodawcy. Ta grupa doradcza może wydawać opinie w sprawie wszelkich wniosków ENIM, które mają bezpośredni wpływ na te przedsiębiorstwa. Może ona również wydawać opinie z własnej inicjatywy. ENIM uwzględnia takie skonsolidowane opinie, o ile są one dostarczane w odpowiednim czasie.

Poprawka 537
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego

1. **ERICA, przy wsparciu ze strony ENIM, przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami, w tym przedstawicielami ERA, państw członkowskich i organizacji przedstawicielskich, wyszczególnionych przez Komisję w ramach wymogów w art.**

na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796 oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

Or. en

Poprawka 538
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

Poprawka

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60 **oraz, w odpowiednim zakresie, podmiotów zdefiniowanych na najbardziej odpowiednim poziomie**

geograficznym, o których mowa w art. 53 ust. 2 lit. b).

Or. en

Poprawka 539
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

Poprawka

1. **Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

Or. en

Poprawka 540
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku gdy **ENIM** przyjmuje

Poprawka

2. W przypadku gdy **ERICA**

opinię lub zalecenie, które mogą mieć wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, innych wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji z odpowiednimi stronami. Odpowiednim stronom zapewnia się wystarczającą ilość czasu na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu decyzji. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.

przyjmuje opinię lub zalecenie, które mogą mieć wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, innych wnioskodawców, **grupy doradcze utworzone na podstawie art. 55a (nowy)**, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, **w tym przedstawiciele Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i państw członkowskich, jak również organizacje przedstawicielskie, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796**, publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji z odpowiednimi stronami. Odpowiednim stronom zapewnia się wystarczającą ilość czasu na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu decyzji. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.

Or. en

Poprawka 541 **Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 54 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania.

Poprawka

3. ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania. ***W przypadku gdy ENIM podejmuje decyzję, która może mieć wpływ na ENRU, ustanowioną zgodnie z art. 56a (nowy), ENIM konsultuje się z odpowiednimi grupami doradczymi.***

Or. en

Poprawka 542
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. **ENIM** uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli **ENIM** nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania.

Poprawka

3. **ERICA** uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli **ERICA** nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania.

Or. en

Poprawka 543
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do dnia [24 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje szczegółowe akty wykonawcze zapewniające odpowiednie i regularne konsultacje z zainteresowanymi stronami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3 i zastępują podobny przepis zawarty w ust. 1 niniejszego artykułu i włączony do ram europejskich.

Or. en

Poprawka 544
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 54 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W przypadku rozbieżności opinii między ENIM a organami konsultacyjnymi, te ostatnie informują ENRRB. ENRRB uwzględnia takie rozbieżne opinie w europejskim sprawozdaniu z weryfikacji skuteczności działania, o którym mowa w art. 51.

Or. en

Poprawka 545
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej **odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]**, są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.

2. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.

Or. en

Poprawka 546
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. ENIM podejmuje decyzje zwykłą większością głosów, **o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej.**

5. ENIM podejmuje decyzje zwykłą większością głosów. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają

Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

Or. en

Poprawka 547 **Andor Deli**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 55 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM podejmuje decyzje **zwyczajną** większością głosów, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

Poprawka

5. ENIM podejmuje decyzje **kwalfikowaną** większością głosów, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

Or. hu

Poprawka 548 **João Pimenta Lopes**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 55 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM podejmuje decyzje **zwyczajną większością głosów**, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

Poprawka

5. ENIM podejmuje decyzje **jednogłośnie**, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

Or. pt

Poprawka 549
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja jest członkiem ENIM bez prawa głosu. Wspiera działalność ENIM i ułatwia koordynację.

Poprawka

7. Komisja jest członkiem ENIM *i ERICA* bez prawa głosu. Wspiera działalność ENIM i ułatwia koordynację.

Or. en

Poprawka 550
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. W zakresie opracowywania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami ENIM konsultuje się z europejską platformą przedsiębiorstw kolejowych („ERUP”).

Or. en

Poprawka 551
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. ENIM konsultuje się z europejską platformą przedsiębiorstw kolejowych („ERUP”) w zakresie opracowywania europejskich ram zarządzania zdolnością

*przepustową, zarządzania ruchem i
zarządzania wynikami.*

Or. en

Poprawka 552
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8b. Zarządcy infrastruktury kolejowej i organy alokujące z państw trzecich odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T mogą przystąpić do ENIM.

Or. en

Poprawka 553
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 8 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8c. ENIM konsultuje się z europejską platformą przedsiębiorstw kolejowych („ERUP”) w zakresie opracowywania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami.

Or. en

Poprawka 554
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 a (nowy)

Artykuł 55a

Organ konsultacyjny przy ENIM

1. ENIM ustanawia europejską platformę podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną (zwaną dalej EOSP), w której skład wchodzi przedstawiciele podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, określonych w art. 4 [definicja z dyrektywy 2012/34/UE (obejmuje również porty i terminale)], a także władz portów morskich i śródlądowych, terminali towarowych i operatorów obiektów kolejowej infrastruktury usługowej. Komisja i ERICA otrzymują w ramach EOSP status obserwatorów.

2. Po konsultacjach z Komisją i uzyskaniu zatwierdzenia z jej strony ENIM przyjmuje i publikuje regulamin EOSP, w którym określa m.in. częstotliwość posiedzeń, formy konsultacji i procedurę wyboru przedstawicieli podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną. Są oni wybierani w sposób zapewniający zrównoważoną reprezentację takich podmiotów odpowiednio do ich i typów regionów geograficznych Unii. ENIM może organizować działalność EOSP w podgrupach obejmujących typy podmiotów i regionalne klastry państw członkowskich.

3. ENIM konsultuje się z EOSP w zakresie opracowywania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami. EOSP może wydawać opinie w sprawie wszelkich propozycji ENIM i ERICA, które mają wpływ na te podmioty. EOSP może również wydawać opinie z własnej inicjatywy skierowane do ENIM, ERICA lub Komisji.

4. po uzyskaniu zatwierdzenia ze strony przedstawicieli EOSP ENIM przedkłada ERICA i Komisji roczne sprawozdanie z działalności EOSP. Sprawozdanie to jest publikowane.

Or. en

Poprawka 555
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 56 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Oprócz zadań określonych w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE ENIM odpowiada za wykonywanie wszystkich zadań powierzonych jej na mocy niniejszego rozporządzenia. W szczególności:

Poprawka

1. Oprócz zadań określonych w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE ENIM odpowiada za wykonywanie wszystkich zadań powierzonych jej na mocy niniejszego rozporządzenia. W szczególności, **w stosownych przypadkach pod przewodnictwem ERICA:**

Or. en

Poprawka 556
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 56 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 56a

Organizacja europejskiej sieci przedsiębiorstw kolejowych

- 1. Do celów niniejszego rozporządzenia sposób organizacji europejskiej sieci przedsiębiorstw kolejowych musi być zgodny z przepisami niniejszego artykułu.**
- 2. Wszystkie przedsiębiorstw kolejowych są członkami ENRU. Wyznaczają one**

swojego przedstawiciela i zastępcę.

3. ENRU przyjmuje i publikuje regulamin wewnętrzny po skonsultowaniu jego treści z Komisją i zatwierdzeniu go przez Komisję. ENRU organizuje swoje działania zgodnie z regulaminem wewnętrznym.

4. ENRU podejmuje decyzje zwykłą większością głosów, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

5. ENRU odbywa posiedzenia w regularnych odstępach czasu. Wybiera przewodniczącego spośród swoich członków większością dwóch trzecich głosów.

6. Komisja jest członkiem ENIM bez prawa głosu. Wspiera działalność ENRU i ułatwia koordynację.

7. ENRU określa swój program prac. Program prac obejmuje co najmniej okres dwóch lat. ENRU konsultuje się z Komisją Europejską, Agencją Kolejową Unii Europejskiej, Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym, ENIM oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.

Or. en

Poprawka 557

Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 57 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich, na swoje posiedzenia w celu omówienia

Poprawka

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich, **ERICA**, oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich, **przedstawicieli Agencji Kolejowej Unii**

kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Europejskiej i ERA, jak również organizacje przedstawicielskie, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, na swoje posiedzenia w celu omówienia kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 558
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 57 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich, na swoje posiedzenia w celu omówienia kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich, **ERAP** oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich, na swoje posiedzenia w celu omówienia kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Or. en

Poprawka 559
Dorien Rookmaker

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 57 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. ENIM zapewnia, aby zarządcy infrastruktury co kwartał publikowali dane dotyczące wielkości ruchu kolejowego.

Or. en

Uzasadnienie

Tymi danymi dysponuje każdy zarządca infrastruktury, ale ważne jest, aby były one publicznie dostępne i przyjazne dla użytkownika. Dzięki temu opinia publiczna będzie wiedzieć, w jakim tempie rośnie ruch kolejowy w odniesieniu do celu UE.

**Poprawka 560
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 57 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 57a

**Europejski organ ds. alokacji
międzynarodowej zdolności przepustowej
kolei (ERICA)**

1. ERICA wykonuje następujące zadania:

a) wnosi wkład w przygotowanie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, przy wsparciu koordynatora sieci, o którym mowa w art. 58 i 59, europejskich ram dotyczących kryteriów ustalania priorytetów, o których mowa w art. 31 ust. 3a (nowy), koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50;

b) wnosi wkład w koordynację operacyjną między zarządcami infrastruktury zgodnie

z art. 53 przy wsparciu koordynatora sieci, o którym mowa w art. 58 i 59;

c) udziela organom regulacyjnym wsparcia w zakresie określenia zasad, procedur i narzędzi objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i przyjętych na poziomie krajowym lub na poziomie zarządcy infrastruktury, które stoją na przeszkodzie wykonywaniu przewozów kolejowych w ramach wielu sieci zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, przy wsparciu koordynatora sieci, o którym mowa w art. 58 i 59, w tym w odniesieniu do umów ramowych, o których mowa w art. 31;

d) pełni funkcję dodatkowego punktu kontaktowego dla zainteresowanych podmiotów spoza sektora kolejowego wyrażających zainteresowanie korzystaniem z przewozów kolejowych, zapewniając im kontakt z odpowiednimi jednostkami po stronie zarządców infrastruktury i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną;

e) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu ENIM dla wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w przypadku kwestii nieobjętych wyraźnie zakresem niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie uruchamiania lub zmiany transgranicznych kolejowych usług przewozowych lub organizowania wsparcia dla działań ad hoc, w szczególności w celu reagowania na sytuacje kryzysowe, o których mowa w art. 47;

f) ściśle angażuje się w opracowanie i wdrażanie narzędzi i usług cyfrowych przewidzianych w art. 62 oraz ściśle współpracuje z europejskim organem systemowym ds. aplikacji telematycznych (Agencją Kolejową Unii Europejskiej);

g) przedstawia zalecenia dotyczące potrzeb w zakresie poprawy infrastruktury na

poziomie wielu sieci, również na bazie europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania zgodnie z art. 51, jako podstawę przyszłego rozwoju infrastruktury i finansowania w ramach TEN-T.

2. Struktura ERICA zostaje ustanowiona w ramach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Zarząd Agencji Kolejowej Unii Europejskiej ustanawia specjalne zasady mające zastosowanie do ERICA w celu zagwarantowania niezależności ERICA i jej pracowników w wykonywaniu ich obowiązków. Budżetowanie struktury ERICA jest określone przez Komisję w akcie wykonawczym i może obejmować opłaty mające zastosowanie do zarządców infrastruktury oraz podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną objętych zakresem art. 64 i 80 rozporządzenia (UE) 2016/796.

3. W swoich pracach ERICA korzysta ze wsparcia ze strony ENIM i koordynatora sieci, zgodnie z art. 58 i 59.

Or. en

Poprawka 561
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. *W tym celu wyznaczają one do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59.* Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury *odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T],* zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu *funkcje koordynatora sieci pełni stowarzyszenie zarządców infrastruktury w Europie odpowiedzialnych za linie stanowiące część sieci bazowej oraz*

*rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o których mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]. Wyznaczają one do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci. **Za zgodą Komisji ENIM może podjąć decyzję o zmianie podmiotu wyznaczonego na koordynatora sieci.***

Or. en

Poprawka 562
Marco Campomenosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. *W tym celu wyznaczają one do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.*

Poprawka

Zarządcy infrastruktury *odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]*, zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań.

W tym celu funkcje koordynatora sieci pełni stowarzyszenie zarządców infrastruktury w Europie, o których mowa w ust. 1.

Wyznaczają one do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59.

Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci. **Za zgodą Komisji ENIM może podjąć decyzję**

o zmianie podmiotu wyznaczonego na koordynatora sieci.

Or. en

Poprawka 563
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu wyznaczają one do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury **odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w (art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T)**, zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu **stowarzyszenie zarządców infrastruktury w Europie pełni obowiązki koordynatora sieci**. Wyznaczają one do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci. **Za zgodą Komisji ENIM może podjąć decyzję o zmianie wyznaczonego koordynatora sieci.**

Or. en

Poprawka 564
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. **W tym celu wyznaczają one do dnia**

Poprawka

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej

[12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

zadań.

Or. en

Poprawka 565
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu *wyznaczają one* do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu *po konsultacji z ENIM Komisja wyznacza* do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

Or. en

Poprawka 566
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja wyznacza do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony przez Komisję Europejską do pełnienia funkcji

koordynatora sieci.

Or. en

Poprawka 567
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Przed wyznaczeniem koordynatora sieci *zarządcy infrastruktury zwracają się do Komisji o zatwierdzenie wyznaczonego podmiotu* i następujących *aspektów*:

Poprawka

Przed wyznaczeniem koordynatora sieci *Komisja konsultuje się z państwami członkowskimi i ENIM w następujących sprawach*:

Or. en

Poprawka 568
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Koordynator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów oraz działa w imieniu ENIM. W tym celu przedkłada ENIM roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także roczne sprawozdanie z wykonania tego programu prac.

Poprawka

2. Koordynator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów oraz działa w imieniu ENIM *i Komisji*. W tym celu przedkłada ENIM *i Komisji* roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także roczne sprawozdanie z wykonania tego programu prac.

Or. en

Poprawka 569
Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 59 – ustęp 1 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) świadczy istniejące i nowe wspólne usługi B2B na rzecz zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych w celu poprawy usług kolejowych i wzmocnienia transeuropejskiego ruchu kolejowego;

Or. en

Uzasadnienie

Opracowując i świadcząc wspólne usługi dla europejskich zarządców infrastruktury, zwłaszcza mniejszych, koordynator sieci mógłby uniknąć odrębnych rozwiązań krajowych, obniżyć koszty i dostosowywać skalę usług w całej Europie.

Poprawka 570
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 61 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w której uwzględnia się informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy i załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

1. **Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w której uwzględnia się informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy i załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

Or. en

Poprawka 571
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 61 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w której uwzględnia się informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy i załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

Poprawka

1. **ERICA, przy wsparciu ze strony** ENIM, przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w której uwzględnia się informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy i załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

Or. en

Poprawka 572
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 61 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Jeżeli zarządca infrastruktury nie stosuje się do ust. 1 lub 2, przedstawia uzasadnienie w regulaminie sieci oraz informuje właściwy organ regulacyjny i **ENIM**.

Poprawka

3. Jeżeli zarządca infrastruktury nie stosuje się do ust. 1 lub 2, przedstawia uzasadnienie w regulaminie sieci oraz informuje właściwy organ regulacyjny i **ERICA**.

Or. en

Poprawka 573
Roman Haider, Georg Mayer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych.

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych. ***Krajowe instrumenty zarządzania zdolnością przepustową pozostają dozwolone tylko wtedy, gdy nie wpływają niekorzystnie na opisany w sekcji 3 niniejszego rozporządzenia proces planowania i alokacji zdolności przepustowej.***

Or. de

Uzasadnienie

Stosowane dotychczas krajowe instrumenty zarządzania zdolnością przepustową mogą pozostać w mocy tylko wtedy, gdy nie wpływają niekorzystnie na pomyślne wdrożenie wprowadzonej w niniejszym rozporządzeniu procedury planowania i alokacji zdolności przepustowej, aby zwiększyć zdolność przepustową.

Poprawka 574
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych.

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych. ***Takie narzędzia i usługi są zgodne z procesem planowania i alokacji***

zdolności określonym w sekcji 3 niniejszego rozporządzenia i interoperacyjne w stosunku do wszystkich innych podobnych rozwiązań krajowych.

Or. en

Poprawka 575
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) zmniejszenia obciążeń administracyjnych wnioskodawców, umożliwiając składanie wszelkich zapytań o informacje w ramach jednej operacji oraz przekazywanie informacji lub danych w jednym miejscu, w tym w odniesieniu do usług transgranicznych.

Poprawka

c) zmniejszenia obciążeń administracyjnych wnioskodawców, umożliwiając składanie wszelkich zapytań o informacje w ramach jednej operacji oraz przekazywanie informacji lub danych w jednym miejscu, **określonym zgodnie z art. 27 ust. 4**, w tym w odniesieniu do usług transgranicznych.

Or. en

Poprawka 576
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) w stosownych przypadkach być zsynchronizowane z rejestrem infrastruktury (o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797).

Or. en

Poprawka 577
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) d) zsynchronizowane z istniejącym rejestrem infrastruktury kolejowej i jego wersjami rozwojowymi.

Or. en

Poprawka 578
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe osiągają pełną funkcjonalność do dnia [30 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 579
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy określający plan działania na rzecz wdrażania zintegrowanych cyfrowych europejskich systemów zarządzania ruchem kolejowym i sterowania ruchem, w tym automatycznej kontroli jazdy pociągu, a także zarządzania tymi systemami. System europejski oparty jest

na interoperacyjnych systemach krajowych. Ta mapa drogowa obejmuje wszystkie zadania i wkłady Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, ERA, zarządców infrastruktury, ENIM, ENRRB i ERAP, niezbędne do osiągnięcia następujących celów: a) do dnia [30 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], techniczne specyfikacje interoperacyjności dla systemu krajowego i europejskiego; b) do dnia [48 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], opracowanie systemu krajowego i europejskiego; e) do dnia [60 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], wdrożenie systemu krajowego i europejskiego. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Or. en

Poprawka 580
Massimiliano Salini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Aby spełnić wymogi art. 62 ust. 1–5, finansowanie publiczne na rzecz zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym pochodzące z kolejnego instrumentu „Łącząc Europę”, jest adekwatne dla zagwarantowania bezzwłocznego, transgranicznego, zharmonizowanego i interoperacyjnego zastosowania narzędzi i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 581
Ondřej Kovařík

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Aby spełnić wymogi art. 62 ust. 1–5, finansowanie publiczne na rzecz zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym pochodzące z kolejnego instrumentu „Łącząc Europę”, musi być wystarczające do zapewnienia terminowego, transgranicznego, zharmonizowanego i interoperacyjnego wdrożenia narzędzi i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 582
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Aby spełnić wymogi art. 62 ust. 1–5, finansowanie publiczne na rzecz zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym pochodzące z kolejnego instrumentu „Łącząc Europę”, musi być wystarczające do zapewnienia terminowego, transgranicznego, zharmonizowanego i interoperacyjnego wdrożenia narzędzi i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 583
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. Koordynację tych działań zapewnia specjalna grupa robocza zorganizowana przez ERA. Zadania tej grupy roboczej są szczegółowo przedstawione w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 5a niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 584
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 62 – ustęp 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5c. Komisja i państwa członkowskie wspierają finansowanie działań, o których mowa w niniejszym artykule, aby zapewnić terminowe, transgraniczne, zharmonizowane i interoperacyjne wdrożenie narzędzi i usług cyfrowych.

Or. en

Poprawka 585
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 63 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Funkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonuje się również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury określone w rozdziałach II–

1. Funkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonuje się również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury **i europejskiego**

V i weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

koordynatora sieci, określone w rozdziałach II–V i weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

Or. en

Poprawka 586
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 63 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Organ regulacyjny uczestniczy w planowaniu strategicznym zdolności przepustowej przewidzianym w sekcji II niniejszego rozporządzenia oraz nadzoruje je. Organ regulacyjny ocenia m.in. czy zapewniono odpowiedniość, niedyskryminacyjność i przejrzystość. Organ regulacyjny może wydawać opinie i udostępniać je zarządcom infrastruktury, ENIM i ERAP. Zarządcy infrastruktury uwzględniają propozycje organu regulacyjnego, opracowując wszelkie dokumenty robocze niezbędne do planowania strategicznego zdolności przepustowej.

Or. en

Poprawka 587
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 63 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo kolejowe, wnioskodawca, potencjalny

2. Przedsiębiorstwo kolejowe, **inny** wnioskodawca, potencjalny

wnioskodawca, krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za transport mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważają, że zostali potraktowani niesprawiedliwie, w sposób dyskryminujący lub że zostali w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzeni przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II, III, IV i V niniejszego rozporządzenia (zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury; zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe; weryfikacja skuteczności działania; europejska sieć koordynacji).

wnioskodawca, krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za transport mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważają, że zostali potraktowani niesprawiedliwie, w sposób dyskryminujący lub że zostali w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzeni przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II, III, IV i V niniejszego rozporządzenia (zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury; zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe; weryfikacja skuteczności działania; europejska sieć koordynacji).

Or. en

Poprawka 588
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. ENRRB może oceniać wszystkie decyzje ENIM oraz wydawać opinie i udostępniać je ENIM, RRB, ERAP i zarządcom infrastruktury. ENRB ocenia, przed przyjęciem, europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i weryfikacji skuteczności działania, jak również wspólną strukturę regulaminu sieci oraz wydaje opinię i udostępnia ją krajowym organom regulacyjnym, które mogą podjąć działania zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE.

Or. en

Poprawka 589
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych.

skreśla się

Or. en

Poprawka 590
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych.

skreśla się

Or. en

Poprawka 591
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych.

Poprawka

3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych. ***Obejmuje to zadania i obowiązki powierzone koordynatorowi sieci w ramach niniejszego rozporządzenia.***

Or. en

**Poprawka 592
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 4 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Zainteresowane strony mogą złożyć skargę do ENRRB w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia lub mających wpływ na dostęp do infrastruktury kolejowej lub korzystanie z niej w więcej niż jednym państwie członkowskim. Po otrzymaniu takiej skargi ENRRB niezwłocznie przekazuje ją właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym.

Poprawka

Zainteresowane strony, ***przedsiębiorstwa kolejowe i wnioskodawcy*** mogą złożyć skargę do ENRRB w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia lub mających wpływ na dostęp do infrastruktury kolejowej lub korzystanie z niej w więcej niż jednym państwie członkowskim. Po otrzymaniu takiej skargi ENRRB niezwłocznie przekazuje ją właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym.

Or. en

**Poprawka 593
Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 5 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. ENRRB przedstawia ENIM zalecenia dotyczące ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania.

Or. en

**Poprawka 594
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. ENRB ocenia europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i weryfikacji skuteczności działania, jak również wspólną strukturę regulaminu sieci oraz wydaje opinię. Przy sprawdzaniu regulaminu sieci organy regulacyjne w jak największym stopniu uwzględniają opinię ENRRB.

Or. en

**Poprawka 595
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 66 – akapit 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ENRRB zapewnia, aby informacje o jej metodach działania i wszystkie istotne informacje na temat jej pracy były podane do wiadomości publicznej na wspólnej stronie internetowej. Strona ta zawiera dane kontaktowe do celów składania skarg, dane kontaktowe specjalnych grup roboczych oraz informacje o procedurach.

Or. en

**Poprawka 596
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 66 – akapit 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ENRRB publikuje swoje opinie i zalecenia na wspólnej stronie internetowej.

Or. en

**Poprawka 597
Tilly Metz**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 68 – ustęp 2 – litera a a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) przyjmuje opinie i zalecenia dotyczące decyzji podjętych przez ENIM i ERICA we współpracy z koordynatorem sieci w ramach niniejszego rozporządzenia;

Or. en

Poprawka 598
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 68 – ustęp 2 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) na podstawie skarg otrzymanych od przedsiębiorstw kolejowych, operatorów obiektów infrastruktury usługowej i innych zainteresowanych stron, przyjmuje zalecenia i opinie ENRRB w odniesieniu do konsultacji, o których mowa w art. 55a (nowy), a także do decyzji podjętych przez ENIM oraz ERICA we współpracy z koordynatorem sieci;

Or. en

Poprawka 599
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 68 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) sporządza i przyjmuje zalecenie dla ENIM dotyczące ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania.

Or. en

Poprawka 600
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 69 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Rada przyjmuje regulamin

1. Rada przyjmuje regulamin

wewnętrzny *po zatwierdzeniu go przez Komisję.*

wewnętrzny.

Or. en

Poprawka 601
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 69 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. *Posiedzeniom rady przewodniczy Komisja. Nie ma ona prawa głosu.*

Poprawka

2. *Rada wybiera spośród swoich członków przewodniczącego.*

Or. en

Poprawka 602
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 69 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Rada podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków, *o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej.*

Poprawka

4. Rada podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków.

Or. en

Poprawka 603
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 69 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Rada podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków, *o ile*

Poprawka

4. Rada podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków.

regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczey.

Or. en

Poprawka 604
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 70 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, z innych podmiotów publicznych lub prywatnych.

Poprawka

3. W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć **zaproszeni** eksperci z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, **ERA**, podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, z innych podmiotów publicznych lub prywatnych.

Or. en

Poprawka 605
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 74 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) art. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
(4) „międzynarodowe przewozy towarów ” oznaczają usługi transportowe, jeżeli pociąg przekracza co najmniej jedną wewnętrzną lub zewnętrzną granicę państwa członkowskiego; pociąg ten może być łączony lub rozłączany, a różne jego części mogą mieć różne punkty nadania i odbioru, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę wewnętrzną lub zewnętrzną;

Or. en

Poprawka 606
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 74 – ustęp 1 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) art. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
(5) „międzynarodowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną wewnętrzną lub zewnętrzną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg ten może być łączony lub rozłączany, a różne jego części mogą mieć różne punkty nadania i odbioru, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę wewnętrzną lub zewnętrzną;

Or. en

Poprawka 607
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 74 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) skreśla się art. 11, art. 11a ust. 2, art. 38 ust. 4, słowa „bez uszczerbku dla art. 11 ust. 5” w art. 11a ust. 1, słowa „bez uszczerbku dla art. 11 ust. 2” w art. 12 ust. 1 oraz słowa „art. 11 ust. 4” w art. 62 ust. 3;

Or. en

Poprawka 608
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 74 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 74a

Zmiany w dyrektywie (UE) 2016/797

**1. W dyrektywie (UE) 2016/797
wprowadza się następujące zmiany:**

**a) w załączniku II dodaje się pkt 2
w brzmieniu:**

**2.9 Wykorzystanie zdolności przepustowej
infrastruktury kolejowej: struktury,
organy i procedury, o których mowa w
rozporządzeniu (XXX to nowe
rozporządzenie)**

Or. en

Poprawka 609
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 75 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Umowy ramowe zawarte zgodnie z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE obowiązują do dnia ich wygaśnięcia.

1. Umowy ramowe zawarte **przed dniem [1 stycznia 2026 r.]** zgodnie z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE obowiązują do dnia ich wygaśnięcia.

Or. en

Poprawka 610
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 76 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Rozporządzenie** (UE) nr 913/2010 **traci** moc ze skutkiem od dnia [9 grudnia 2029 r.].

Poprawka

1. **Art. 13–17 rozporządzenia** (UE) nr 913/2010, **dotyczące zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem, tracą** moc ze skutkiem od dnia [9 grudnia 2027 r.].

Or. en

Poprawka 611
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 76 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Odesłania do **uchylonego rozporządzenia** traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w sekcji 2 załącznika X.

Poprawka

2. Odesłania do **uchylonych artykułów** traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w sekcji 2 załącznika X.

Or. en

Poprawka 612
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) art. 1, 2 i 3, rozdział II, z wyjątkiem art. 9 ust. 1 i 2 oraz art. 27 ust. 4, oraz rozdział III, z wyjątkiem art. 48, niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie wyłącznie do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie po dniu [8 grudnia 2029 r.];

Poprawka

a) art. 1, 2 i 3, rozdział II, z wyjątkiem art. 9 ust. 1 i 2 oraz art. 27 ust. 4, oraz rozdział III, z wyjątkiem art. 48, niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie wyłącznie do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie po dniu [8 grudnia 2027 r.];

Poprawka 613
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia [1 stycznia 2028 r.];

Poprawka

b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia [1 stycznia 2027 r.];

Or. en

Poprawka 614
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) art. 57a stosuje się od dnia 1 stycznia 2029 r.;

Or. en

Poprawka 615
Marian-Jean Marinescu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) art. 74 stosuje się od dnia [9 grudnia 2029 r.].

Poprawka

e) art. 74 stosuje się od dnia [9 grudnia 2027 r.].

Or. en

Poprawka 616
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 1 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<ul style="list-style-type: none">– Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji– Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe– Strategiczne wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie, w tym prognozy dotyczące zmian w zakresie obowiązków świadczenia usług publicznych– Zdolność przepustowa przyznawana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych– Infrastruktura zgłoszona jako intensywnie wykorzystywana lub przepelniona– Poważne ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych
Model zdolności przepustowej (art. 17)	<ul style="list-style-type: none">– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione– Wielkość zdolności przepustowej dostępnej dla wnioskodawców w podziale na segmenty rynku transportu kolejowego lub procesy alokacji– Wielkość zdolności przepustowej niezbędna do prowadzenia prac infrastrukturalnych w podziale na kategorie wpływu na ruch– Zasięg geograficzny: co najmniej linie objęte siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową TEN-T– Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury i popytu– Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy– Szczegółowe dane o zakresie czasowym: co najmniej

	roczny przegląd (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	<ul style="list-style-type: none"> – Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej – Ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci

Poprawka

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<ul style="list-style-type: none"> – Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji – Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe – Strategiczne wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie, w tym prognozy dotyczące zmian w zakresie obowiązków świadczenia usług publicznych – Zdolność przepustowa przyznawana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych – Infrastruktura zgłoszona jako intensywnie wykorzystywana lub przepelniona – Poważne ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych
Model zdolności przepustowej (art. 17)	<ul style="list-style-type: none"> – Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wielkość zdolności przepustowej dostępnej dla wnioskodawców w podziale na segmenty rynku transportu

	<p>kolejowego lub procesy alokacji, <i>zdolności przepustowej zabezpieczonej na potrzeby późniejszych wniosków i zdolności przydzielonej na mocy umów ramowych</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Wielkość zdolności przepustowej niezbędna do prowadzenia prac infrastrukturalnych w podziale na kategorie wpływu na ruch – Zasięg geograficzny: co najmniej linie objęte siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową TEN-T – Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury i popytu – Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy – Szczegółowe dane o zakresie czasowym: co najmniej roczny przegląd (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
<p>Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej – Ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci

Or. en

Poprawka 617
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 1 – akapit 3 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Dokument	Kamień milowy	Termin
----------	---------------	--------

		(najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<i>Opublikowanie pierwszych elementów strategii zdolności przepustowej</i>	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<p>Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>		

Poprawka

Dokument	Kamień milowy	Termin
----------	---------------	--------

		(najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	Rozpoczęcie przygotowań procesu w zakresie strategii zdolności przepustowej	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Koordinacja między zarządcami infrastruktury i uczestnikami operacji oraz oceny wykonalności dotyczące zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, które mogą nie być w pełni uwzględnione w projekcie modelu zdolności przepustowej	X-22
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej i rozpoczęcie drugich konsultacji z wnioskodawcami i uczestnikami operacji	X-21
	Koordinacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Organ regulacyjny analizuje projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej i może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej	Od X-14 do X-13
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej o późniejsze wnioski	X-6.5
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4

	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<p>Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>		

Or. en

Poprawka 618
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 1 – akapit 3 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Dokument	Kamień milowy	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<i>Opublikowanie pierwszych elementów strategii zdolności przepustowej</i>	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14

(art. 18)	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<p>Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>		

Poprawka

Dokument	Kamień milowy	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<i>Etap opracowania strategii zdolności przepustowej, w tym konsultacje z zainteresowanymi podmiotami</i>	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-48
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
	<i>Opublikowanie modelu zdolności przepustowej</i>	X-18
	<i>Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po konsultacji z zarządcami infrastruktury i EOSP</i>	X-11
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami	X-19

	zaangażowanymi w działalność operacyjną	
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<p>Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>		

Or. en

Poprawka 619

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni

Poprawka

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni

i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej, **w zakresie, w jakim są znane**, oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Or. en

Uzasadnienie

Ten przepis przeniesiono z załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE, która już była bardzo ambitna. Załącznik VII do dyrektywy 2012/34/UE zawierał sformułowanie „w zakresie, w jakim są znane” w odniesieniu do wymogu publikowania wszystkich ograniczeń zdolności przepustowej. Dalsze zaostrzenie wymogów poprzez nieprzeniesienie sformułowania „w zakresie, w jakim są znane” do niniejszego rozporządzenia nie przynosi wnioskodawcom żadnych korzyści, ponieważ europejscy zarządcy infrastruktury i tak muszą już być w stanie spełnić ambitne wymogi.

Poprawka 620 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej

Poprawka

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej

dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej, **w zakresie, w jakim są znane**, oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Or. en

Poprawka 621 **Tilly Metz**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 7**

Tekst proponowany przez Komisję

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, ***zastosowanie tych terminów byłoby nieefektywne pod względem kosztów*** lub niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi

Poprawka

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, lub ***jest ono*** niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami

konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

Or. en

Poprawka 622

Andreas Schieder, Sara Cerdas

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, ***zastosowanie tych terminów byłoby nieefektywne pod względem kosztów*** lub niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

Poprawka

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, lub ***jest ono*** niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

Or. en

Uzasadnienie

Wyjątek dotyczący nieefektywności pod względem kosztów usuwa się jako powód, dla którego zarządcy infrastruktury mogą odstąpić od terminów określonych w pkt 1–5, ponieważ może to otworzyć drzwi dla wszelkiego rodzaju indywidualnych działań zarządców infrastruktury bez

międzynarodowego uzgodnienia. W przeciwnym razie główny cel niniejszego załącznika, jakim jest usprawnienie planowania i komunikacji w zakresie robót budowlanych ze strony zarządców infrastruktury, byłby poważnie zagrożony.

Poprawka 623

Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania(1)
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Jeden rok
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika
Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej	X-8.5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-6.5
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami	X-6
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.5
Opublikowanie ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.25
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)	

<i>Poprawka</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania(1)
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Jeden rok
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika
Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej	X-8.5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-6.5
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby przed zakończeniem dwutygodniowego „etapu obserwacji” spełniono wszystkie wymogi wstępne	X-6
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.5
Opublikowanie ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.25
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)	

Or. en

Uzasadnienie

Skrócenie konsultacji w sprawie projektów ofert zdolności przepustowej z jednego miesiąca do dwóch tygodni nie jest możliwe przy obecnym poziomie cyfryzacji i planowania ograniczeń; obecnie nie jest możliwe przetworzenie obserwacji w ciągu dwóch tygodni. W

związku z tym chcielibyśmy wyjaśnić, że wszystkie warunki wstępne muszą zostać spełnione przed skróceniem tego okresu.

Poprawka 624
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 7 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	1 dzień
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni
<i>Poprawka</i>	
Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć, jeśli wniosek ad hoc złożono po dacie opublikowania ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy	24 godziny
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni

Or. en

Poprawka 625
Dominique Riquet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 8 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	24 godziny
Maksymalny okres, w którym odpowiedni zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni

Poprawka

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć, jeśli ma być wykorzystana w ciągu następujących dwóch dni	24 godziny
Maksymalny okres, w którym odpowiedni zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni

Or. en

Poprawka 626

Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 8 – podpunkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

Harmonogram zmian przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39

Harmonogram zmian przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	24 godziny
Maksymalny okres, w którym odpowiedni zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni

Poprawka

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	1 dzień roboczy

Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej o szczególnych parametrach (np. przesyłki nadzwyczajne, przewozy testowe)	5 dni <i>kalendaryzowych</i>
---	------------------------------

Or. en

Poprawka 627
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – punkt 1 – podpunkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 65 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch niejednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku
Ruch jednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 80 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch jednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku

Poprawka

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch niejednorodny	Przepełniona	> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku
Ruch	Intensywnie	> teoretycznej	Ponad 4 godziny przez ponad

jednorodny	wykorzystywana	<i>zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]</i>	200 dni w roku
Ruch jednorodny	Przepełniona	<i>> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]</i>	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku

Or. en

Poprawka 628
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – akapit 1 – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej;

Poprawka

a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami (*zob. art. 55a (nowy) dotyczący EOSP*) w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej;

Or. en

Poprawka 629
Tilly Metz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – tabela 1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,	Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,
o której mowa w art. 50	o której mowa w art. 50
Obszar wyników	Odnośne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	– Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej

	<p>wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury ze względu na przesunięcia terminów odnowienia, konserwacji lub napraw infrastruktury
Zdolność przepustowa infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> – Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej – Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu – Zgodność między dostępną zdolnością przepustową (rozplanowaną lub nierozplanowaną) a potrzebami rynku – Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi – Przepelniona infrastruktura – Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	<ul style="list-style-type: none"> – Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych, pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym – Odwoływanie pociągów – Rzeczywiste czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	<ul style="list-style-type: none"> – Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej

	<ul style="list-style-type: none"> – Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	<ul style="list-style-type: none"> – Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem i zarządzaniem zakłóceniami – Kompletność i jakość dostarczanych informacji i danych – Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	<ul style="list-style-type: none"> – Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB
<i>Poprawka</i>	
Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,	Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,
o której mowa w art. 50	o której mowa w art. 50
Obszar wyników	Odnośne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	<ul style="list-style-type: none"> – Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T – Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury ze względu na

	<p>przesunięcia terminów odnowienia, konserwacji lub napraw infrastruktury</p>
Zdolność przepustowa infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> – Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej, w tym spójność ponad granicami sieci – Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu – Zgodność między dostępną zdolnością przepustową (rozplanowaną lub nierozplanowaną) a potrzebami rynku – Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi – Przepelniona infrastruktura – Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	<ul style="list-style-type: none"> – Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych, pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym – Odwoływanie pociągów – Rzeczywiste czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	<ul style="list-style-type: none"> – Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej – Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów

	<ul style="list-style-type: none"> – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	<ul style="list-style-type: none"> – Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem i zarządzaniem zakłóceniami – Kompletność i jakość dostarczanych informacji i danych, a także łatwość dostępu dla podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną – Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	<ul style="list-style-type: none"> – Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB

Or. en