



2023/0271(COD)

17.11.2023

*****I**

NÁVRH SPRÁVY

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

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Tilly Metz

Označenie postupov

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

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

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

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

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

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

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

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

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	4
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	93
PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI PODNETY.....	95

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

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

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2023)443),
- so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0304/2023),
- so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
- so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru zo 25. októbra 2023¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z [...]²,

- so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0000/2023),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

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

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

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

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

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

Pozmeňujúci návrh

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2 a (nové)

(2a) Ciele EÚ v oblasti dekarbonizácie a prechodu na iné druhy dopravy sa nebudú môcť riešiť len týmto nariadením o kapacite železničnej infraštruktúry. Členské štáty a Komisia by mali pokračovať v práci na mnohých ďalších prvkoch, ktoré môžu pomôcť ďalej zvyšovať dopravnú a vlakovú kapacitu, ako sú zoskupovanie vlakových trás, harmonizácia rýchlosti, integrované pravidelné cestovné poriadky, efektívne prestupovanie cestujúcich, využívanie dlhších vlakov, využívanie recipročných obchodných podmienok pre kapacitne priaznivé správanie (manažéri infraštruktúry a žiadatelia), zavedenie harmonizovaného ERTMS v celej Európe, ako aj automatická prevádzka vlaku (ATO).

Or. en

Odôvodnenie

Predpokladá sa, že tento návrh, ak plne bude implementovaný, zvýši kapacitu európskej železničnej siete o maximálne 4 %. Na dosiahnutie politických cieľov EÚ zvýšiť do roku 2030 železničnú nákladnú dopravu o 50 % a do roku 2050 ju zdvojnásobiť a dosiahnuť potrebné ciele v oblasti klímy, ku ktorým sa EÚ zaviazala, budú musieť členské štáty a Komisia zaviesť mnohé ďalšie prvky, ktoré môžu prispieť k ďalšiemu zvýšeniu kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 2 b (nové)

(2b) Je dôležité zaoberať sa multimodálnym konkurenčným aspektom medzi rôznymi druhmi dopravy, aby sa uľahčil podstatný prechod z jedného druhu dopravy na druhý a aby sa dosiahli ciele stanovené v stratégii pre udržateľnú

a inteligentnú mobilitu. S cieľom zaručiť spravodlivé rovnaké podmienky pre jednotlivé druhy dopravy je potrebné vyrovnat' rámcové podmienky. To by motivovalo ľudí a spoločnosti, aby si dopravu vybrali v súlade s víziou Únie pre udržateľnú dopravu. Vzhľadom na zvýšený dopyt po železničnej kapacite zo strany služieb osobnej aj nákladnej dopravy budú potrebné aj investície na realizáciu uvedených opatrení na zvýšenie kapacity.

Or. en

Odôvodnenie

Na dosiahnutie politických cieľov EÚ zvýšiť do roku 2030 železničnú nákladnú dopravu o 50 % a zdvojnásobiť ju do roku 2050 a dosiahnuť ciele v oblasti klímy, ku ktorým sa EÚ zaviazala, sa musia vykonať opatrenia nad rámec železničnej infraštruktúry a dopravnej kapacity. Je nutné zaoberať sa multimodálnymi aspektmi hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy, aby sa zaručili spravodlivé podmienky medzi jednotlivými druhmi dopravy. Vzhľadom na zvýšený dopyt po železničnej kapacite budú potrebné investície na zvýšenie kapacity.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

kritériá. Na tento účel by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie kritérií a štandardizovaných metodík.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Manažéri infraštruktúry by mali vynaložiť maximálne úsilie na zabezpečenie alternatívnej kapacity mimo plánu kapacity. To umožňuje flexibilitu a schopnosť vypracovať trasy, ktoré odrážajú potreby koncových používateľov.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Rôzne segmenty železničného trhu

Pozmeňujúci návrh

(12) Rôzne segmenty železničného trhu

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

majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby ich zahrnuli do cestovného poriadku, teda do ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, a nemusia vyhovovať ani ročnému harmonogramu. Manažéri infraštruktúry by preto mali byť schopní ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, sú organizované v relatívne krátkom čase, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a môžu premávať opakovane počas obdobia, ktoré sa nemusí zhodovať s obdobím platnosti cestovného poriadku.
Tento typ ponuky kapacity by sa mohol ponúkať aj ako balík minimálnych vopred vypočítaných nerezervovaných vlakových trás, ktoré sa potom môžu prideliť s krátkym časovým predstihom.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Úloha európskej siete manažérov infraštruktúry by sa mala náležite posilniť, aby sa mohla

Pozmeňujúci návrh

(14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Úloha európskej siete manažérov infraštruktúry by sa mala náležite posilniť, aby sa mohla

poveriť vypracovaním usmernení pre harmonizované vykonávanie tohto nariadenia o postupoch a metodikách riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. Európska sieť manažérov infraštruktúry by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti.

poveriť vypracovaním usmernení pre harmonizované vykonávanie tohto nariadenia o postupoch a metodikách riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. Európska sieť manažérov infraštruktúry by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. ***Pri vypracúvaní týchto európskych rámcov by sa malo konzultovať aj so železničnými podnikmi, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia infraštruktúry.

železničnom sektore v podobe orgánu na preskúmanie výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia infraštruktúry.

Or. en

Odôvodnenie

Začlenením rozsiahlych poznatkov o železničnom sektore do orgánu na preskúmanie výkonnosti je možné zabezpečiť riadne zapojenie manažérov infraštruktúry aj železničných podnikov. Je potrebné, aby experti boli nezávislí a nezaujú.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) Európska sieť manažérov infraštruktúry zriadená smernicou 2012/34/EÚ by sa mala intenzívnejšie používať s cieľom zabezpečiť účinný rámec EÚ pre koordináciu manažérov železničnej infraštruktúry. Ten by mal zahŕňať mechanizmy rozhodovania, ktoré manažérom železničnej infraštruktúry EÚ umožnia účinne koordinovať strategické plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh

(21) Európska sieť manažérov infraštruktúry zriadená smernicou 2012/34/EÚ by sa mala intenzívnejšie používať s cieľom zabezpečiť účinný rámec EÚ pre koordináciu manažérov železničnej infraštruktúry. Ten by mal zahŕňať mechanizmy rozhodovania, ktoré manažérom železničnej infraštruktúry EÚ umožnia účinne koordinovať strategické plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry. ***Manažéri infraštruktúry a Komisia by mali prijať potrebné prípravné opatrenia na zabezpečenie toho, aby Európska sieť manažérov infraštruktúry mala do nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia dobré podmienky pre svoje koordinačné úlohy.***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Mala by sa overiť zlučiteľnosť európskeho rámca pre riadenie kapacity a dopravy a preskúmanie výkonnosti, aby sa zabezpečilo, že sú v súlade s cieľmi tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia Odôvodnenie 27

Text predložený Komisiou

(27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci na zavedenie technických a prevádzkových požiadaviek, aby sa uľahčilo hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru, pokiaľ ide o jednotné kritériá pre požiadavky stanovené manažermi infraštruktúry vo vzťahu k žiadateľom; spoločné postupy, kritériá a metodiky riadenia nedostatočnej kapacity, plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí a pridelovania kapacity po období, na ktoré sa vzťahuje cestovný poriadok; spoločný prístup k náhradám vyplácaným za zmeny pridelenej kapacity; spoločné kritériá a postupy zmeny harmonogramu; vymedzenie technických prvkov systému monitorovania výkonnosti železničných služieb a služieb súvisiacich so železničnou dopravou vrátane metodík a požiadaviek na údaje a ich preskúmanie. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁹.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozmeňujúci návrh

(27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci na zavedenie technických a prevádzkových požiadaviek, aby sa uľahčilo hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru, pokiaľ ide o jednotné kritériá pre požiadavky stanovené manažermi infraštruktúry vo vzťahu k žiadateľom; spoločné postupy, kritériá a metodiky riadenia nedostatočnej kapacity, plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí a pridelovania kapacity po období, na ktoré sa vzťahuje cestovný poriadok; spoločný prístup k náhradám vyplácaným za zmeny pridelenej kapacity **vrátane špecifikácií kapacity**, spoločné kritériá a postupy zmeny harmonogramu; vymedzenie technických prvkov systému monitorovania výkonnosti železničných služieb a služieb súvisiacich so železničnou dopravou vrátane metodík a požiadaviek na údaje a ich preskúmanie. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁹.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. en

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia Odôvodnenie 29

Text predložený Komisiou

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

²⁰ SWD(2021) 134 final z 2. júna 2021.

Pozmeňujúci návrh

(29) V hodnotení ex-post nariadenia (EÚ) č. 913/2010²⁰ sa konštatovalo, že vplyv nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry pri riadení železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej siete by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, aby sa konsolidovali súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o pridelovaní kapacity by sa preto mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením **a nariadenie o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete**²¹ **by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť**.

²⁰ SWD(2021) 134 final z 2. júna 2021.

²¹ **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../... o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L ...)**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia Odôvodnenie 31

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Článok 2 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Odôvodnenie

Cieľom optimálneho efektívneho využívania dostupnej infraštruktúry je zvýšiť podiel osobnej aj nákladnej železničnej dopravy v súlade s cieľmi v oblasti klímy, ku ktorým sa EÚ zaviazala.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 3 – písmeno d

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Presnosť je kľúčom k zabezpečeniu a zvýšeniu kapacity železničnej infraštruktúry. Neočakávané udalosti, ako sú poruchy infraštruktúry alebo technické problémy s vlakmi, vytvárajú prekážky dobre fungujúceho systému železničnej dopravy. Len v Nemecku bolo v roku 2022 zaznamenaných 230 takýchto porúch denne. Je dôležité, aby sa manažéri infraštruktúry usilovali odstrániť problematické miesta a prekonať prevádzkové prekážky.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Pokiaľ ide o riadenie kapacity a dlhodobé plánovanie veľkej údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry **sa radí** so žiadateľmi, v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ, v súlade s týmto nariadením a v čo najväčšej možnej miere zohľadňuje vyjadrené obavy.

Pozmeňujúci návrh

3. Pokiaľ ide o riadenie kapacity a dlhodobé plánovanie veľkej údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry **počas celého procesu konzultuje** so žiadateľmi, v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ, v súlade s týmto nariadením a v čo najväčšej možnej miere zohľadňuje vyjadrené obavy.

Odôvodnenie

Konzultácia by nemala byť jednorazovou záležitosťou, ale mala by prebiehať ako dialóg. To umožní zapojenie žiadateľov do celého procesu.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

vypúšťa sa

Odôvodnenie

V texte sú uvedené jasné pravidlá, za ktorých môžu manažéri infraštruktúry zrušiť kapacitu bez náhrady.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. „kapacita železničnej infraštruktúry“ je maximálny počet vlakov, ktoré sa môžu vo vymedzenom časovom období pohybovať na geograficky vymedzenej časti železničnej siete, a súvisiace charakteristiky infraštruktúry pri požadovanej alebo želanej úrovni služieb, ako aj iné prvky, ktoré budú mať vplyv na kapacitu, ako sú dĺžka vlaku, zloženie dopravy a rýchlosť;

Or. en

Odôvodnenie

Je potrebné jasne vymedziť ústredný pojem tohto právneho predpisu.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

3. „subjekt zainteresovaný na prevádzke“ je žiadateľ, **ako je vymedzený v smernici 2012/34/EÚ článku 2 bode 19**, železničný podnik, manažér infraštruktúry, prevádzkovateľ železničného servisného zariadenia, poskytovateľ služieb súvisiacich so železničnou dopravou a akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 10

Text predložený Komisiou

10. „viacsieťová železničná doprava“ je nákladná alebo osobná, vnútroštátna alebo medzinárodná, železničná doprava, ktorá sa prevádzkuje na dvoch alebo viacerých sieťach spravovaných rôznymi manažermi infraštruktúry. Vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že **všetky vozne alebo súpravy prekróčia hranice** aspoň jednej siete prevádzkovanvej iným manažérom infraštruktúry;

Pozmeňujúci návrh

10. „viacsieťová železničná doprava“ je nákladná alebo osobná, vnútroštátna alebo medzinárodná, železničná doprava, ktorá sa prevádzkuje na dvoch alebo viacerých sieťach spravovaných rôznymi manažermi infraštruktúry. Vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že **požadovaná kapacita prechádza** aspoň **do** jednej siete prevádzkovanvej iným manažérom infraštruktúry;

Or. en

Odôvodnenie

Do textu Komisie by už nebol zahrnutý nákladný vlak, ktorý prechádza cez tri krajiny a ktorý priberá jednotlivé vozne na vnútroštátnu prevádzku (len krátky úsek). Touto zmenou sa zabezpečí, aby bola zahrnutá každá žiadosť o trasu, ktorá naznačuje, že vlak prekróčí hranicu siete.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 12

Text predložený Komisiou

12. „rozdelenie kapacity infraštruktúry“ je pridelenie podielov celkovej dostupnej kapacity prvku infraštruktúry rôznym druhom služieb železničnej dopravy a obmedzeniam kapacity vyplývajúcim z prác na infraštruktúre;

Pozmeňujúci návrh

12. „rozdelenie kapacity infraštruktúry“ je pridelenie podielov celkovej dostupnej kapacity prvku infraštruktúry rôznym druhom služieb železničnej dopravy a obmedzeniam kapacity vyplývajúcim z prác na infraštruktúre **alebo procesom prideľovania, ako sú vymedzené v prílohe I;**

Or. en

Odôvodnenie

V záujme súladu s opisom modelu kapacity v prílohe I by vymedzenie pojmu „rozdelenie kapacity infraštruktúry“ malo zahŕňať aj procesy prideľovania.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 13 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

13a. „*priebežné plánovanie*“ je žiadosť o trasu, ktorá uspokojuje viacročné požiadavky bez ohľadu na akúkoľvek zmenu cestovného poriadku a ktorá tiež uspokojuje žiadosti o kapacitné potreby, ktoré nie sú známe alebo nie sú stabilné v čase uzávierok žiadostí o ročný cestovný poriadok, a ktorá žiadateľom umožňuje požiadať o kapacitu na obdobie trvania zmluvy;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 17 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

17a. „*kompensácia*“ je stimulačný poplatok, ktorý sa má zaplatiť v prípade zmeny a/alebo zrušenia pridelenej vlakovej trasy, ktorý je obmedzený na sumu stanovenú zodpovednou stranou a zverejnenú v podmienkach používania siete príslušného manažéra infraštruktúry.

Or. en

Odôvodnenie

Pojem kompensácia by v prípade, že by nebol vymedzený, mohol zvýšiť očakávania náhrad nad rámec zámeru tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 – bod 17 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

17b. „systematické vlakové trasy“ sú vlakové trasy vybudované manažérom infraštruktúry na základe prevádzkových skúseností, dopytu, trhových prognóz a politických cieľov, ktoré sú pridelené trhovým segmentom, uskutočňujú sa v hodinových intervaloch v rovnakej minúte a vytvárajú sa s cieľom ďalej optimalizovať využívanie infraštruktúry a optimalizovať prestupové spoje medzi službami osobnej dopravy na uzlových staniciach.

Or. en

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu je potrebné na to, aby sa manažérom infraštruktúry z právneho hľadiska umožnilo využívať koncepciu plánovania kapacity ako doplnok k modelu Európskej komisie. V porovnaní s modelom Komisie sú systematické vlakové trasy podrobnejšie a znižujú úsilie v oblasti plánovania v prípade dočasných obmedzení kapacity. Zvyšujú odolnosť a transparentnosť.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

1. Manažéri infraštruktúry **dodržiavajú** spoločné zásady a postupy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Sieť ENIM na tento účel vypracuje a prijme „európsky rámec pre riadenie kapacity“ v súlade s ustanoveniami kapitoly II do [12 mesiacov **po nadobudnutí** účinnosti tohto nariadenia], **pričom pred jeho prijatím konzultuje s Európskou platformou**

subjektov zainteresovaných na prevádzke (EOSP) . Sieť ENIM uverejní zásady a postupy, ktorými sa táto konzultácia riadi.

Or. en

Odôvodnenie

Konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke je nevyhnutná na zabezpečenie rozvoja kapacity infraštruktúry v súlade s potrebami trhu. Z tohto dôvodu by subjekty zainteresované na prevádzke mali byť zapojené do konzultačnej úlohy a do logiky dialógu počas celého procesu. Konzultácia by sa mala týkať železničných spoločností (železničné podniky), ale subjekty zainteresované na prevádzke by zahŕňali všetky subjekty zainteresované na prevádzke služieb železničnej dopravy, ktoré by mohli prispievať užitočnými informáciami týkajúcimi sa trhu.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia Článok 6 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ zohľadnia európsky rámec pre riadenie kapacity, a to najmä obsah uvedený v prílohe IV k tomuto nariadeniu. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity. ***Odchýlky sa povoľujú len vo výnimočných prípadoch, ak existujú dostatočné dôvody, a podliehajú schváleniu Európskou sieťou železničných regulačných orgánov.***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

3. Komisia **prijme delegované** akty v **súlade s článkom 71**, v ktorých stanoví podrobné kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2.

Or. en

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Manažéri infraštruktúry by nemali utpieť finančné straty v dôsledku strategických usmernení členských štátov.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 3 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na tento účel manažéri infraštruktúry rozlišujú medzi:

a) konfliktmi týkajúcimi sa rovnakej vopred plánovanej kapacity; a

b) konfliktmi medzi dvoma žiadosťami, z ktorých ani jedna nie je v súlade so strategickým plánovaním kapacity.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Uvedenými postupmi sa posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry na základe týchto sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií, v závislosti od dostupnosti údajov:

Uvedenými postupmi sa posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry na základe týchto sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií, ***ktoré už poskytnú základ pre strategické plánovanie kapacity v článkoch 11 a 12***, v závislosti od dostupnosti údajov, ***ktoré majú žiadatelia poskytnúť manažérovi infraštruktúry***:

Or. en

Odôvodnenie

Sociálno-ekonomické a environmentálne kritériá by sa nemali používať len na riešenie konfliktov v prípade obmedzenej infraštruktúry, ale bolo by ideálne zaviesť ich už do strategického plánovania kapacity.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ea) účinky prechodu na železničnú dopravu, ako aj reverzný prechod na druhy dopravy, ktoré sú menej šetrné k životnému prostrediu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia prijme delegovaný akt v súlade s článkom 71, v ktorom stanoví kritériá a standardizované metodiky na výpočet a uplatňovanie sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií a v ktorom určí aj standardizované a reprezentatívne zdroje údajov. Komisia do svojej práce zapája aj Európsky orgán pre pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v medzinárodnej preprave (ERICA).

Or. en

Odôvodnenie

Bude dôležité zabezpečiť štandardizovanú metodiku a kritériá v Únii, najmä s cieľom umožniť cezhraničné riešenia. Komisia by preto mala túto skutočnosť stanoviť v delegovanom akte. To neoslabuje možnosť členských štátov prispôsobiť kritériá na miestnej úrovni, ak si to miestne okolnosti vyžadujú z politických alebo hospodárskych dôvodov. Malo by sa však objasniť, ako by malo cezhraničné stanovovanie priorít fungovať v prípade, že členské štáty majú rôzne usmernenia a priority.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia po zohľadnení skúseností s

7. Komisia po zohľadnení skúseností s

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

prípravou a vykonávaním rámca uvedeného v odseku 6 **prijme v súlade s článkom 71 delegované** akty, v ktorých stanoví osobitné postupy, kritériá a metodiky, ktoré sa majú uplatňovať na riadenie nedostatočnej kapacity. **Komisia do svojej práce zapája orgán ERICA.**

Or. en

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec. Orgán ERICA, ako sa uvádza v článku 57 písm. a) (nový).

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1

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

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 7, 7c a 7e smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry plánujú práce na infraštruktúre v súlade s podnikateľským plánom, ako aj s investičnými a finančnými programami uvedenými v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ. Ak zmeny týchto programov po prijatí podnikateľského plánu ovplyvňujú alebo pravdepodobne ovplyvnia plánovanie prác na infraštruktúre, manažér infraštruktúry uvedie prehľad takýchto zmien a ich pravdepodobného vplyvu v podmienkach používania siete. **Členský štát poskytne manažérovi infraštruktúry stabilné a včasné viacročné financovanie údržby, obnovy a novej výstavby železničnej infraštruktúry na obdobie najmenej piatich rokov prostredníctvom viacročnej dohody o výkonnosti s cieľom podporiť manažerov infraštruktúry, aby zabránili znehodnocovaniu železničnej infraštruktúry a minimalizovali vplyv na možné obmedzenia kapacity. Ročný rozpočet, ktorý majú manažéri infraštruktúry k dispozícii, by mal byť vopred známy a mal by sa spoľahlivo pridelovať.**

Or. en

Odôvodnenie

Nepredvídateľné financovanie z hľadiska načasovania a sumy vedie k ťažkostiam pri plánovaní stavebných a údržbárskych prác. To zase často vedie k nedostatočne plánovaným, nedostatočne koordinovaným a nedostatočne oznámeným dočasným obmedzeniam kapacity (TCR). Kľúčové je, aby manažéri infraštruktúry dostávali zabezpečené viacročné financovanie a peňažný tok na prevádzku, údržbu a modernizáciu infraštruktúry na obdobie najmenej 5 rokov. Transparentnosť je dôležitá pre manažerov infraštruktúry, aby vedeli, aký objem finančných prostriedkov je spoľahlivo dostupných pre staveniská.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Viacročné financovanie, ktoré členský štát poskytuje manažérovi infraštruktúry, podporuje cieľ dosiahnuť túto rovnováhu. Žiadatelia včas poskytujú manažérovi infraštruktúry informácie potrebné na to, aby manažér infraštruktúry dosiahol súlad s týmto ustanovením.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry zohľadňujú a zmierňujú vplyv prác na infraštruktúre na cezhraničnú dopravu. Manažéri infraštruktúry koordinujú v súlade s článkom 53 všetky práce na infraštruktúre na tratiach uvedených v článku 53 ods. 3 a akékoľvek iné práce na infraštruktúre s **významným** cezhraničným vplyvom.

Manažéri infraštruktúry zohľadňujú a zmierňujú vplyv prác na infraštruktúre na cezhraničnú dopravu. Manažéri infraštruktúry koordinujú v súlade s článkom 53 všetky práce na infraštruktúre na tratiach uvedených v článku 53 ods. 3 a akékoľvek iné práce na infraštruktúre s cezhraničným vplyvom.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na

infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, pri zohľadnení prevádzkových a obchodných potrieb žiadateľov.

infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, pri zohľadnení prevádzkových, **infraštruktúrnych** a obchodných potrieb **rôznych** žiadateľov.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Strategické plánovanie kapacity **musí zahŕňať** všetky činnosti uvedené v článkoch 12 až 25.

Pozmeňujúci návrh

1. Strategické plánovanie kapacity **zahŕňa** všetky činnosti uvedené v článkoch 12 až 25 **a nebráni vnútroštátnym ani miestnym trhovým prístupom pri stanovovaní cestovných poriadkov, ako sú pravidelné cestovné poriadky, pokiaľ nie sú v rozpore s medzinárodnými procesmi.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

V súlade so zásadou nezávislosti riadenia stanovenou v článku 4 smernice 2012/34/EÚ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. **Členské štáty poskytnú usmernenia včas, aby manažéri infraštruktúry a subjekty zainteresované na prevádzke mohli dodržať termíny stanovené v prílohe I.** Usmernenia môžu zahŕňať/obsahovať najmä:

Or. en

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) všeobecné ciele vnútroštátnej železničnej politiky týkajúce sa strategického plánovania kapacity v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;

Pozmeňujúci návrh

a) všeobecné ciele vnútroštátnej železničnej politiky týkajúce sa strategického plánovania kapacity v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia **vrátane železničnej nákladnej dopravy;**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 1 – písmeno d a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

da) dlhodobé strategické plány infraštruktúry a ich samostatné fázy vrátane osobitných koncepcií harmonogramu, z ktorých vychádzajú plány infraštruktúry, od tých členských štátov, v ktorých je to uplatniteľné;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty koordinujú ***včasné poskytovanie usmernení a zabezpečujú*** konzistentnosť príslušných strategických usmernení, ktoré poskytujú v súlade s týmto odsekom, aby podporili rozvoj medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej dopravy. ***Vzhľadom na článok 8 smernice 2012/34/EÚ členské štáty zabezpečia, aby manažérom infraštruktúry boli vopred pridelené finančné zdroje na pravidelnú údržbu infraštruktúry a finančné zdroje na rozvoj infraštruktúry opísanej v stratégii kapacity uvedenej v článku 16 tohto nariadenia. Členské štáty koordinujú svoje dlhodobé strategické plány infraštruktúry a cestovné poriadky, z nich odvodenú infraštruktúru a časové etapy.***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ba) diaľková medzimestská nočná osobná doprava;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 4 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

c) **oznámenia o kapacitných potrebách zo strany subjektov zainteresovaných na prevádzke** a vstupy z **ich** konzultácií v súlade s článkom 13;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 6 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Strategické plánovanie kapacity sa musí vzťahovať na trate základnej siete TEN-T a rozšírenej základnej siete uvedené v článku 6 a prílohe I k [novému nariadeniu o TEN-T]. Manažéri infraštruktúry môžu zahrnúť iné trate a uzly siete, ktorú spravujú.
Členské štáty a orgány verejnej služby môžu rozšíriť pokrytie na ďalšie linky, ak to považujú za potrebné na strategické plánovanie kapacity.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 6 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Strategické plánovanie kapacity v čo najväčšej miere zohľadňuje sociálno-ekonomické a environmentálne kritériá uvedené v článku 8 ods. 4 za predpokladu, že sú k dispozícii údaje, ktoré majú žiadatelia poskytnúť manažérovi infraštruktúry.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 8 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

b) zmeny v ***trhovom*** dopyte po kapacite infraštruktúry;

b) zmeny v dopyte ***na trhu*** po ***železničnej doprave a*** kapacite infraštruktúry ***vrátane kapacitných potrieb oznámených žiadateľmi o nové alebo upravené služby;***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

dopravu, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkami 53 a 54.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Počas celého procesu riadenia kapacity majú žiadatelia možnosť oznámiť svoje kapacitné potreby štruktúrovaným, spoločným spôsobom a v súlade s vhodnými lehotami stanovenými sieťou ENIM. Manažéri infraštruktúry vynaložia maximálne úsilie na začlenenie oznámených potrieb do strategického plánovania kapacity uvedeného v článku 11 ods. 2. Ak manažéri infraštruktúry nie sú schopní zvážiť tieto potreby, konzultujú s dotknutým žiadateľom a spoločne preskúmajú komerčne uskutočniteľné alternatívy, a to aj prostredníctvom rôznych trás alebo uskutočniteľných zmien infraštruktúry. Ak takéto alternatívy nie sú dostupné pre všetky oznámené kapacitné potreby, manažéri infraštruktúry sa pokúsia vyriešiť potenciálny konflikt prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2b. Manažéri infraštruktúry konzultujú strategické plánovanie kapacity s regulačným orgánom.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 59

**Návrh nariadenia
Článok 14 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

2. Sieť ENIM zohľadní všetky relevantné sťažnosti žiadateľov **alebo potenciálnych žiadateľov** týkajúce sa plánovacích dokumentov uvedených v článku 11 ods. 2 a pred prijatím stanoviska alebo odporúčania na zlepšenie konzistentnosti týchto plánovacích dokumentov požiada subjekty zapojené do koordinácie v súlade s článkom 53 a subjekty zainteresované na prevádzke, s ktorými sa konzultovalo v súlade s článkom 54, o ďalšie informácie. Sieť ENIM poskytne svoje stanovisko k návrhu plánovacích dokumentov siete ENRRB alebo ju informuje o neprijatí stanoviska. ENRRB sa uznáša v súlade s článkom 65 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh

2. Sieť ENIM zohľadní všetky relevantné sťažnosti žiadateľov týkajúce sa plánovacích dokumentov uvedených v článku 11 ods. 2 a pred prijatím stanoviska alebo odporúčania na zlepšenie konzistentnosti týchto plánovacích dokumentov požiada subjekty zapojené do koordinácie v súlade s článkom 53 a subjekty zainteresované na prevádzke, s ktorými sa konzultovalo v súlade s článkom 54, o ďalšie informácie. Sieť ENIM poskytne svoje stanovisko k návrhu plánovacích dokumentov siete ENRRB alebo ju informuje o neprijatí stanoviska. ENRRB sa uznáša v súlade s článkom 65 ods. 3.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 60

**Návrh nariadenia
Článok 15 – odsek 1**

Text predložený Komisiou

1. **Manažéri infraštruktúry a siete ENIM** pravidelne **monitorujú** a **analyzujú**

Pozmeňujúci návrh

1. **Sieť ENRRB** po konzultácii s **poradnými skupinami zainteresovaných**

dopravné trhy s cieľom *získať informácie pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie* kapacity a nepredvídaných udalostí a *investičné rozhodnutia*.

Manažéri infraštruktúry oznámia výsledky tejto analýzy na podobné účely ostatným zainteresovaným stranám, okrem iného aj európskym koordinátorom.

strán pravidelne *monitoruje* a *analyzuje* dopravné trhy a *príslušné multimodálne aspekty s cieľom získať informácie pre prácu siete ENIM a manažérov infraštruktúry na ich celkovej obchodnej stratégii, riadení* kapacity a nepredvídaných udalostí a *investičných rozhodnutiach*. Manažéri infraštruktúry oznámia výsledky tejto analýzy na podobné účely ostatným zainteresovaným stranám, okrem iného aj európskym koordinátorom.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

4. Sieť ENIM vedie konzultácie o podmienkach štúdie so žiadateľmi, *novými poradnými orgánmi ustanovenými v článku 53a (nový), potenciálnymi žiadateľmi*, zákazníkmi služieb železničnej dopravy a ich združeniami, vnútroštátnymi orgánmi a subjektmi verejného sektora EÚ, najmä pokiaľ ide o účel štúdie a proces zapojenia zainteresovaných strán.
Zapojenie zainteresovaných strán zahŕňa

možnosť subjektov zainteresovaných na prevádzke poskytnúť podklady pre štúdiu a predložiť nezávislé pripomienky k výsledku.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Siet' ENIM zverejní a voľne sprístupní všetky údaje pre štúdiu a samotnú štúdiu. Údaje musia byť strojovo čitateľné.

Or. en

Odôvodnenie

Je to dôležité vzhľadom na využívanie verejných finančných prostriedkov.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

4. Manažér infraštruktúry vypracuje **a** uverejní stratégiu kapacity a **zahrnie do nej informácie** v súlade s harmonogramom a obsahom stanovenými v oddiele 2 prílohy I.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 5

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Samozrejme, manažéri infraštruktúry by nemali byť povinní konzultovať so všetkými ostatnými európskymi manažérmi infraštruktúry, ale skôr s tými, ktorí sú relevantní pre ich stratégiu, ktorými sú manažéri priľahlej infraštruktúry. Zníži sa tým aj administratívna záťaž a umožnia sa efektívnejšie procesy.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Manažér infraštruktúry predloží stratégiu kapacity regulačnému orgánu, ktorý má po analýze právomoc požiadať manažéra infraštruktúry o jej zmenu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 1 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry na žiadosť regulačných orgánov alebo žiadateľov

zdokumentujú a sú pripravení zdôvodniť akýkoľvek rozdiel medzi modelom kapacity a oznámenými kapacitnými potrebami.

Or. en

Odôvodnenie

Dokumentácia umožní manažérom infraštruktúry plne transparentne preukázať, ako nezaujatým spôsobom spracovali rôzne vstupy získané pre model kapacity.

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi

modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku. **Stratégia kapacity sa v prípade potreby reviduje vzhľadom na vývoj, ktorý nastal od prijatia alebo od poslednej aktualizácie stratégie kapacity.**

modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Manažér infraštruktúry predloží kapacitný model regulačnému orgánu, ktorý má po analýze právomoc požadovať od manažéra infraštruktúry jeho zmenu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia Článok 18 – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) kapacity infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom;

Pozmeňujúci návrh

a) kapacity infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom **v cestovnom poriadku a zabezpečenej pre neskoršie žiadosti podľa článku 33;**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 7 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry zahrnú do plánu ponuky kapacity prvky uvedené v odseku 6 písm. b) pre železničnú infraštruktúru, ktorú spravujú.

Pozmeňujúci návrh

(Netýka sa slovenskej verzie.)

Or. en

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 7 – pododsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 9

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

9. **Manažér infraštruktúry predloží** plán ponuky kapacity **regulačnému orgánu, ktorý má po analýze právomoc požadovať od manažéra** infraštruktúry, **aby zmenil** plán ponuky kapacity v **primeranom rozsahu, ktorý zohľadňuje:**

- a) **harmonogram pridelovania;**
- b) **kapacitu koordinovanú manažérmi infraštruktúry a ponúkanú pre viacsiet'ové vlakové služby; a**
- c) **vplyv na práce na infraštruktúre.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia Článok 19 – odsek 5

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

5. Komisia prijme **delegované** akty **v súlade s článkom 71**, v ktorých stanoví podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu.

Or. en

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec.

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

ods. 3 tohto nariadenia.

smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, v súlade s článkom 62 ods. 3 tohto nariadenia.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh nariadenia Článok 21 – odsek 8

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Uľahčenie cezhraničného presmerovania.

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 4 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 83

Návrh nariadenia

Článok 23 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 84

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členský štát vybuduje alebo zmodernizuje potrebnú infraštruktúru, ktorá je identifikovaná na základe kapacitnej analýzy.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 85

Návrh nariadenia

Článok 26 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať osobnú dopravu v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa

Pozmeňujúci návrh

5. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať osobnú dopravu **s otvoreným prístupom** v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného

žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.

poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka, **aby to manažéri infraštruktúry zväžili**. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 86

Návrh nariadenia

Článok 27 – odsek 6 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. Sieť ENIM vymedzí rozmedzia prahovej kvóty zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Pozmeňujúci návrh

Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. Sieť ENIM **konzultuje s Európskou platformou subjektov zainteresovaných na prevádzke (EOSP) a vymedzí rozmedzia prahovej kvóty zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6** **Regulačný orgán monitoruje transparentné a nediskriminačné uplatňovanie tohto odseku a vyšetroje všetky prijaté sťažnosti.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 87

Návrh nariadenia Článok 27 – odsek 7

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 88

Návrh nariadenia Článok 27 – odsek 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7a. Manažér infraštruktúry môže na maximalizáciu kapacity používať koncepciu systematických vlakových trás opakovaných raz alebo dvakrát za hodinu. Systematické vlakové trasy musia byť zosúladené cezhranične.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 89

Návrh nariadenia Článok 28 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

a) určenie jednotného kontaktného miesta zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti so žiadosťou o právo na viacsiet'ovú kapacitu, ktoré sa

a) určenie jednotného kontaktného miesta zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti so žiadosťou o právo na viacsiet'ovú kapacitu, ktoré sa

žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti;

žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti; **To platí aj v prípade cezhraničných párov vlakov;**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 90

Návrh nariadenia

Článok 28 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Ak manažéri infraštruktúry neurčia jednotné kontaktné miesto, manažér infraštruktúry, na ktorého sieti sa nachádza prvé miesto odchodu, je zodpovedný za to, aby fungovalo ako jednotné kontaktné miesto pre otázky týkajúce sa špecifickej žiadosti o kapacitu.

Pozmeňujúci návrh

Ak manažéri infraštruktúry neurčia jednotné kontaktné miesto, manažér infraštruktúry, na ktorého sieti sa nachádza prvé miesto odchodu, je zodpovedný za to, aby fungovalo ako jednotné kontaktné miesto pre otázky týkajúce sa špecifickej žiadosti o kapacitu. **Prepojené alebo zoskupené železničné služby musia mať ako jednotné kontaktné miesto jedného manažéra infraštruktúry. Takéto prepojené alebo zoskupené železničné služby sa uvedú v žiadosti o kapacitu.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh nariadenia

Článok 28 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V reakcii na žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu **neposkytujú** manažéri infraštruktúry práva **horšej** kvality v porovnaní so žiadosťami o kapacitu týkajúcimi sa jednej siete.

Pozmeňujúci návrh

3. **Manažéri infraštruktúry pridelujú práva na kapacitu alebo zamietajú žiadosti týkajúce sa ich sietí. V prípade zamietnutia môže žiadateľ podať sťažnosť regulačnému orgánu v určenej oblasti zodpovednosti, v ktorej patrí príslušný manažér infraštruktúry.** V reakcii na žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu **poskytujú** manažéri infraštruktúry práva **rovnakej alebo vyššej** kvality v

porovnaní so žiadosťami o kapacitu týkajúcimi sa jednej siete.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 92

Návrh nariadenia Článok 28 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Pokiaľ ide o kompenzáciu za zmeny práv na kapacitu uvedené v článku 40, právo na viacsieťovú kapacitu sa považuje za jedno právo na kapacitu. Zrušenie z dôvodu **vyššej moci na jednej sieti** sa **považuje za zrušenie z dôvodu vyššej moci** pozdĺž celej trasy, na ktorú sa vzťahuje právo na kapacitu.

Pozmeňujúci návrh

4. Pokiaľ ide o kompenzáciu za zmeny práv na kapacitu uvedené v článku 40, právo na viacsieťovú kapacitu sa považuje za jedno právo na kapacitu. Zrušenie z dôvodu **nepredvídateľných, výnimočných a nevyprovokovaných udalostí mimo kontroly jedného manažéra infraštruktúry, ktoré majú ničivé dôsledky na jeho infraštruktúru**, sa **vzťahuje na právo na kapacitu** pozdĺž celej trasy, na ktorú sa vzťahuje právo na kapacitu, **len vtedy, ak nie je k dispozícii žiadna alternatívna trasa, a to aj cez hranice.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 93

Návrh nariadenia Článok 29 – odsek 5

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 94

Návrh nariadenia

Článok 29 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. *Pri žiadaní o kapacitné práva na prístup k servisnému zariadeniu musia žiadatelia zdokumentovať súhlas vlastníka servisného zariadenia s ubytovaním svojich vozidiel.*

Or. en

Pozmeňujúci návrh 95

Návrh nariadenia

Článok 29 – odsek 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh nariadenia

Článok 29 – odsek 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 97

Návrh nariadenia Článok 30 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Členské štáty môžu požadovať predchádzajúce schválenie rámcových dohôd regulačným orgánom.

Pozmeňujúci návrh

Rámcové dohody má schváliť regulačný orgán alebo, ak sa týkajú kapacity viac ako jedného členského štátu, ENRRB.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Manažéri infraštruktúry môžu zoskupovať systematické vlakové trasy do balíkov (balíkov) hodinových, dvojhodinových alebo polhodinových vlakových trás, pričom zohľadnia strategické usmernenia o využívaní kapacity infraštruktúry poskytnuté členskými štátmi v súlade s článkom 11 ods. 3. Pre každý takýto balík je možná jedna rámcová zmluva pre celý balík.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 100

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. V európskom rámci pre riadenie kapacity ustanovenom v článku 6 a po uverejnení kapacitnej stratégie v súlade s článkom 16 sa žiadosti o rámcové dohody môžu predkladať po uplynutí lehoty stanovenej ENIM po konzultácii s EOSP a vrátane konzultačných príspevkov aj od ministerstiev. Žiadosti o rámcové dohody predložené do tohto termínu majú prednosť pred žiadosťami o rámcové dohody predloženými neskôr. Európsky

rámec pre riadenie kapacity poskytuje kritériá stanovenia priorít pre prípad dvoch alebo viacerých žiadateľov, ktorí predkladajú žiadosti o rámcové dohody týkajúce sa rovnakej kapacity v súlade s kapacitnou stratégiou.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 101

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

4. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel stanovujú maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a zahrnú ich do podmienok používania siete. ***Manažéri infraštruktúry susedných krajín, ktorí uzavreli cezhraničné rámcové dohody, zosúladiť tieto prahové hodnoty a zabezpečia ich čo najkonzistentnejšie.***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 102

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu v nich stanovených podmienok, aby ***bolo možné lepšie využitie*** železničnej infraštruktúry, bez toho, aby boli dotknuté články 39 a 40.

Pozmeňujúci návrh

5. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu v nich stanovených podmienok, aby ***sa v rámci*** železničnej infraštruktúry ***umožnilo dosiahnuť podiel jednotlivých druhov dopravy uvedený v Zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu*** bez toho, aby boli

Pozmeňujúci návrh 103

Návrh nariadenia

Článok 31 – odsek 11

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

11. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete ENRRB Komisia ***prijme delegovaný akt v súlade s článkom 71***, v ktorom podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri jednotnom uplatňovaní tohto článku a článku 33.

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec.

Pozmeňujúci návrh 104

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

3. V prípade konfliktu medzi dvoma alebo viacerými žiadosťami o kapacitu ***alebo v prípade, že požiadavky nezodpovedajú plánu ponuky kapacity*** sa manažéri infraštruktúry najprv pokúsia vyriešiť konflikt prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.

Odôvodnenie

Doplnením tohto textu sa objasňuje, že žiadosti, ktoré nezodpovedajú plánu ponuky kapacity, sa musia prediskutovať a že zamietnutie bez akéhokoľvek ďalšieho vysvetlenia nie je možné.

Pozmeňujúci návrh 105

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Pri zamietnutí žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle zamietnuť žiadosť **a ak je k dispozícii kapacita, poskytne alternatívne riešenie, ktoré čo najviac vyhovuje požiadavkám žiadateľov**. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 106

Návrh nariadenia

Článok 33 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 107

Návrh nariadenia

Článok 35 – odsek 4 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Ak plánovanie obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 39, manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby dotknutý žiadateľom poskytol alternatívnu kapacitu.

Pozmeňujúci návrh

Ak plánovanie obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 39, **dotknutý** manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby dotknutý žiadateľom poskytol alternatívnu kapacitu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 108

Návrh nariadenia

Článok 35 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Manažéri infraštruktúry zahrnú všetky obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity bez ohľadu na to, kedy sú naplánované.

Pozmeňujúci návrh

6. Manažéri infraštruktúry zahrnú všetky obmedzenia kapacity, **v súlade s prílohou I bodom 1 a 3. 1**, vyplývajúce z prác na infraštruktúre do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity bez ohľadu na to, kedy sú naplánované.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 109

Návrh nariadenia

Článok 36 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Ak manažér infraštruktúry v kontexte súbežného prideľovania kapacity narazí na konflikty medzi rôznymi žiadosťami o kapacitu infraštruktúry, pokúsi sa zabezpečiť čo najlepšie

Pozmeňujúci návrh

1. Ak manažér infraštruktúry v kontexte súbežného prideľovania kapacity narazí na konflikty medzi rôznymi žiadosťami o kapacitu infraštruktúry, pokúsi sa zabezpečiť čo najlepšie

zosúladenie všetkých požiadaviek prostredníctvom koordinácie žiadostí.

zosúladenie všetkých požiadaviek prostredníctvom koordinácie žiadostí **v zmysle cieľov Zelenej dohody a cieľov dekarbonizácie.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 110

Návrh nariadenia

Článok 36 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Na tento účel manažér infraštruktúry v súvislosti s riešením konfliktov rozlišuje medzi:

a) konfliktmi týkajúcimi sa rovnakej vopred plánovanej kapacity; a

b) rozpormi medzi dvoma požiadavkami, ktoré nie sú v súlade so strategickým plánovaním kapacity.

V súlade s ustanoveniami o strategickom plánovaní kapacity by strategické harmonogramy mali byť nadradené iným kritériám a mechanizmom riešenia konfliktov.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 111

Návrh nariadenia

Článok 36 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56 smernice 2012/34/EÚ, v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry členské štáty zabezpečia, aby bol k dispozícii systém riešenia sporov v záujme bezodkladného vyriešenia takýchto

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56 smernice 2012/34/EÚ, v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry **a na základe návrhu ENRRB** členské štáty zabezpečia, aby bol k dispozícii systém riešenia sporov v **rámci**

sporov. *V prípade žiadostí o kapacitu pre služby vnútroštátnej železničnej dopravy sa uvedený systém stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.*

bežných lehôt v záujme bezodkladného vyriešenia takýchto sporov Tento systém sa stanoví v európskom rámci pre riadenie kapacity uvedenom v článku 6 a uverejní sa v podmienkach používania siete na účely žiadostí o kapacitu. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 112

Návrh nariadenia

Článok 37 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 113

Návrh nariadenia

Článok 39 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry môžu z vlastnej iniciatívy zmeniť práva na kapacitu pridelené žiadateľovi len v **súlade s týmto nariadením**. Žiadatelia môžu kedykoľvek požiadať o zmeny pridelenej kapacity. Zrušenie sa považuje za osobitný druh zmeny.

Manažéri infraštruktúry môžu z vlastnej iniciatívy zmeniť práva na kapacitu pridelené žiadateľovi len v **prípadoch obmedzení kapacity, výpadkov siete a krízových situácií**. Žiadatelia môžu kedykoľvek požiadať o zmeny pridelenej kapacity. Zrušenie sa považuje za osobitný druh zmeny.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 114

Návrh nariadenia

Článok 39 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Manažéri infraštruktúry môžu stanoviť rôzne lehoty na pridelenie práv na kapacitu v rámci jednej siete a na pridelenie práv na viacsieťových kapacitu.

Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete informácie o čase potrebnom na vybudovanie vlakovej trasy. Takýto čas nesmie byť dlhší ako lehoty uvedené v oddiele 8 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete informácie o čase potrebnom na vybudovanie vlakovej trasy. Takýto čas nesmie byť dlhší ako lehoty uvedené v oddiele 8 prílohy I.

Or. en

Odôvodnenie

Oddelením domácej a medzinárodnej kapacity sa neprispieje k vyváženej optimalizácii v celej Európe.

Pozmeňujúci návrh 115

Návrh nariadenia

Článok 39 – odsek 7 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 116

Návrh nariadenia

Článok 39 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. *V prípade integrovaných cestovných poriadkov hodín musia pridelené vlakové trasy zodpovedať špecifikácii kapacity v rámcovej dohode a akákoľvek zmena sa považuje za závažnú zmenu, ak vedie k strate výmenných spojení.*

Or. en

Pozmeňujúci návrh 117

Návrh nariadenia

Článok 40 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Náhrada uvedená v odseku 1 nie je splatná v prípadoch **vyššej moci**.

2. Náhrada uvedená v odseku 1 nie je splatná v prípadoch, **keď nepredvídateľná, výnimočná a nevyprovokovaná udalosť mimo kontroly jedného alebo viacerých manažérov infraštruktúry, ktorá má ničivé dôsledky na ich infraštruktúru, a keď nie je možné ponúknuť alternatívu vrátane cezhraničnej alternatívy.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 118

Návrh nariadenia

Článok 40 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Regulačný orgán podľa návrhu manažéra infraštruktúry a po konzultácii so

Regulačný orgán podľa návrhu manažéra infraštruktúry a po konzultácii so

žiadateľmi **a potenciálnymi žiadateľmi** stanoví úrovne náhrady, ktorú má zaplatiť manažér infraštruktúry. Manažér infraštruktúry uverejní túto informáciu v podmienkach používania siete.

žiadateľmi stanoví úrovne náhrady, ktorú má zaplatiť manažér infraštruktúry. Manažér infraštruktúry uverejní túto informáciu v podmienkach používania siete.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 119

Návrh nariadenia Článok 40 – odsek 7

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia **prijme delegované** akty v **súlade s článkom 71**, v ktorých stanoví podmienky, za ktorých vzniká nárok na vyplatenie náhrady, kategorizáciu zmien práv na kapacitu a metodiky na stanovenie úrovni náhrady.

Or. en

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec.

Pozmeňujúci návrh 120

Návrh nariadenia Článok 41 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Manažéri infraštruktúry nesmú pri zmene harmonogramu jednostranne meniť ani rušiť existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení. Na základe skúseností regulačných orgánov, manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a vzhľadom na činnosti siete ENIM a ENRRB však Komisia **môže**

Pozmeňujúci návrh

3. Manažéri infraštruktúry nesmú pri zmene harmonogramu jednostranne meniť ani rušiť existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení. Na základe skúseností regulačných orgánov, manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a vzhľadom na činnosti siete ENIM a ENRRB však Komisia **prijme**

prijat' vykonávací akt, v ktorom sa stanovujú kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušenia siete. **Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.**

delegovaný akt v súlade s článkom 71, v ktorom sa stanovujú kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušenia siete.

Or. en

Odôvodnenie

Vykonávacie akty nemusia mať náležitý rámec.

Pozmeňujúci návrh 121

Návrh nariadenia Článok 41 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia **môžu dobrovoľne uzavrieť dohody o nahradení** práv na **určitú** kapacitu v prípade narušenia siete. **Takéto dohody** sa uvedú v pohotovostných plánoch uvedených v článku 19.

Pozmeňujúci návrh

4. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia **spoločne stanovujú opatrenia na nahradenie určitých** práv na kapacitu v prípade narušenia siete. **Tieto opatrenia** sa uvedú v pohotovostných plánoch uvedených v článku 19.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 122

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Osobitné pravidlá a postupy uvedené v odseku 2 sa uverejňujú manažéri infraštruktúry, sú voľne prístupné a oznamujú sa Komisii.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 123

Návrh nariadenia

Článok 42 – odsek 3 – pododsek 2 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) môžu prijímať dispozičné rozhodnutia medzi spoločnosťami za predpokladu, že takéto rozhodnutia boli vopred odsúhlasené pre konkrétne scenáre.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 124

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 125

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 4 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Odchýlky by sa mali povoliť len na základe opodstatnených dôvodov a mala by ich schváliť ENRRB.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 126

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 127

Návrh nariadenia

Článok 43 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 128**Návrh nariadenia****Článok 45 – odsek 2 – písmeno c***Text predložený Komisiou*

c) nastala efektívna výmena aktuálnych a relevantných informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s akýmkoľvek prípadnými relevantnými štruktúrami krízového riadenia na úrovni EÚ, rovnako v súlade s článkom 62.

Pozmeňujúci návrh

c) nastala efektívna výmena aktuálnych a relevantných informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s akýmkoľvek prípadnými relevantnými štruktúrami krízového riadenia na úrovni EÚ, rovnako v súlade s článkom 62. ***Táto koordinácia na úrovni Únie by mala prebiehať medzi pracovnými skupinami v rámci manažérov infraštruktúry a mala by zahŕňať konzultácie so sieťou ENRRB. Tieto pracovné skupiny majú medzi sebou spolupracovať a koordinovať sa.***

Pozmeňujúci návrh 129**Návrh nariadenia****Článok 49 – odsek 2***Text predložený Komisiou*

2. Manažéri infraštruktúry **si** na tento účel **stanovia** vlastné výkonnostné ciele v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 uvedenej smernice. Zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávajú správy o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi

Pozmeňujúci návrh

2. Manažéri infraštruktúry na tento účel **navrhnú** vlastné výkonnostné ciele v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 uvedenej smernice. ***Manažéri infraštruktúry konzultujú s regulačnými orgánmi, ako aj so svojimi vnútroštátnymi ministerstvami a Komisiou s cieľom zabezpečiť, aby sa stanovené ciele konsenzuálne akceptovali***

zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. Manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných postupov stanovených v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti.

ako ciele, ktoré sú v súlade s politikami a ambíciami Únie. Zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. Manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných postupov stanovených v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti. **Odchýlky by sa mali povoliť len na základe opodstatnených dôvodov a mala by ich odsúhlasiť sieť ENRRB.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 130

Návrh nariadenia

Článok 49 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. ENIM uverejní preskúmanie výkonnosti a údaje, ktoré sa naň použili.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 131

Návrh nariadenia

Článok 50 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Sieť **ENIM** vytvorí a zavedie do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. V tomto rámci sa

1. Sieť **ENRRB** vytvorí a zavedie do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. V tomto rámci sa

musia zohľadniť najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3, článku 8 ods. 4 a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové požiadavky, výkonnostné ciele a cieľové hodnoty stanovené v [článku 18 nového nariadenia o TEN-T].

musia zohľadniť najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3, článku 8 ods. 4 a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové požiadavky, výkonnostné ciele a cieľové hodnoty stanovené v [článku 18 nového nariadenia o TEN-T].

Or. en

Odôvodnenie

Je potrebné oddeliť právomoci siete ENIM od právomocí orgánu vykonávajúceho preskúmania výkonnosti. Za preskúmanie výkonnosti by mala zodpovedať sieť ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 132

Návrh nariadenia Článok 50 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Sieť **ENIM** na základe odseku 2 písm. d) pravidelne preskúmava európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti a výsledky jeho vykonávania a navrhuje vhodné zmeny rámca.

Pozmeňujúci návrh

3. Sieť **ENRRB** na základe odseku 2 písm. d) pravidelne preskúmava európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti a výsledky jeho vykonávania a navrhuje vhodné zmeny rámca.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 133

Návrh nariadenia Článok 50 – odsek 5

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Odôvodnenie

Objasnenie, že povaha vykonávacích aktov sa týka len vykonávacích a vykonávacích právomocí, a nie doplňujúcich právomocí.

Pozmeňujúci návrh 134

Návrh nariadenia

Článok 51 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a článok 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100²³, sieť **ENIM** vypracuje a uverejní do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsku správu o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia a každoročne ju uverejní.

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

Pozmeňujúci návrh

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a článok 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100²³, sieť **ENRRB** vypracuje a uverejní do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsku správu o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia a každoročne ju uverejní.

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

Pozmeňujúci návrh 135

Návrh nariadenia

Článok 51 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypracuje samostatný oddiel správy, v ktorom uvedie svoje posúdenie výkonnosti

Pozmeňujúci návrh

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypracuje samostatný oddiel správy, v ktorom uvedie svoje posúdenie výkonnosti

služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, odporúčania k otázkam výkonnosti, **ktoré sa majú prioritne riešiť, a odporúčania k opatreniam** na zvýšenie výkonnosti.

služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, **vyjadrené nezhody a odporúčania k otázkam výkonnosti vrátane opatrení** na zvýšenie výkonnosti, **ktoré budú zahrnuté do nasledujúceho programu v súlade s článkom 55 ods. 8.**

Or. en

Odôvodnenie

Rada pre preskúmanie výkonnosti by mala dohliadať aj na prácu ENIM, nielen na výkonnosť dopravy, a predkladať návrhy na zlepšenie.

Pozmeňujúci návrh 136

Návrh nariadenia Článok 51 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

4. Správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel o výkonnosti koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53 a o konzultačnom mechanizme uvedenom v článku 54 tohto nariadenia. **Orgán pre preskúmanie výkonnosti poskytuje odporúčania týkajúce sa opatrení na zlepšenie koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry, ako aj medzi manažérmi infraštruktúry a konzultovanými stranami, ako sa uvádza v článku 55a (nový).**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 137

Návrh nariadenia Článok 52 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia **môže** v súlade s postupom

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia v súlade s postupom

uvedeným v článku 73 ods. 3 **zriadiť** alebo **určiť** nestranný a príslušný orgán, ktorý má plniť funkciu orgánu na preskúmanie výkonnosti.

uvedeným v článku 72 ods. 3 **zriadi** alebo **určí** nestranný a príslušný orgán, ktorý má plniť funkciu orgánu na preskúmanie výkonnosti.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 138

Návrh nariadenia Článok 53 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Ak sa odkazuje na tento článok, manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť navzájom a s ostatnými príslušnými zainteresovanými stranami, pokiaľ ide o povinnosti a úlohy, ktoré im boli zverené v tomto nariadení.

Pozmeňujúci návrh

1. Ak sa odkazuje na tento článok, manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť navzájom a s ostatnými príslušnými zainteresovanými stranami, **ako je uvedené v článku 55a (nový)**, pokiaľ ide o povinnosti a úlohy, ktoré im boli zverené v tomto nariadení.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 139

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 140

Návrh nariadenia Článok 54 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na zabezpečenie vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúvanie výkonnosti uvedeného v článku 50. Proces sa vypracúva a vykonáva s podporou koordinátora siete a so zapojením určených kontaktných miest manažérov infraštruktúry uvedených v článku 60.

Pozmeňujúci návrh

1. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na zabezpečenie vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami **vrátane zástupcov ERA a členských štátov, ako aj zastupiteľské orgány uvedené v článku 38 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796¹** a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúvanie výkonnosti uvedeného v článku 50. Proces sa vypracúva a vykonáva s podporou koordinátora siete a so zapojením určených kontaktných miest manažérov infraštruktúry uvedených v článku 60.

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 141

**Návrh nariadenia
Článok 54 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Ak sieť ENIM prijme stanovisko alebo odporúčanie, ktoré bude mať pravdepodobne vplyv na železničné podniky, iných žiadateľov, **poradné skupiny zriadené v článku 55a (nový)**, iné subjekty zainteresované na prevádzke a zainteresované strany **vrátane zástupcov ERA a členských štátov, ako aj zastupiteľské orgány uvedené v článku 38**

V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.

ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796, uverejní návrh na konzultáciu s dotknutými stranami. Dotknutým stranám sa poskytne primeraný čas na vyjadrenie sa k návrhu rozhodnutia. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 142

Návrh nariadenia Článok 54 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 143

Návrh nariadenia Článok 55 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Všetci manažéri železničnej infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T, uvedené v [článku 6 nového nariadenia o TEN-T a prílohe I k nemu], sú členmi siete ENIM. Vymenúvajú zástupcu a jeho náhradníka. **Manažéri železničnej infraštruktúry a pridel'ovacie orgány tretích krajín zodpovedné za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T, majú dovolené pripojiť sa k sieti ENIM.**

Pozmeňujúci návrh 144**Návrh nariadenia****Článok 55 – odsek 8***Text predložený Komisiou*

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

Pozmeňujúci návrh

8. Sieť ENIM určí svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje aspoň na obdobie dvoch rokov. Sieť ENIM konzultuje návrh pracovného programu s **poradnými skupinami ustanovenými v článku 55a (nový)**, so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke prostredníctvom konzultačného mechanizmu uvedeného v článku 54. Okrem toho konzultuje s Európskou komisiou, Železničnou agentúrou Európskej únie a spoločným podnikom pre európske železnice a prípadne s ďalšími zainteresovanými stranami.

Pozmeňujúci návrh 145**Návrh nariadenia****Článok 55 a (nový)***Text predložený Komisiou**Pozmeňujúci návrh***Článok 55a****Poradné orgány siete ENIM**

1. **Sieť ENIM zriadi Európsku platformu subjektov zainteresovaných na prevádzke (EOSP), ktorá spája všetky subjekty zainteresované na prevádzke vymedzené v článku 4 pri vývoji európskych rámcov pre riadenie kapacity, riadenie dopravy a riadenie výkonnosti, a konzultuje s ňou. Môžu vydať stanovisko k akémukoľvek návrhu siete ENIM, z ktorého plynú dôsledky pre tieto podniky.**

Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu.

2. Siet' ENIM zriadi poradnú skupinu pozostávajúcu z prevádzkovateľov servisných zariadení a terminálov napojených na rozšírenú sieť TEN-T, v prípade potreby vrátane zainteresovaných strán v oblasti multimodálnej kapacity, ako sú námorné a vnútrozemské vodné prístavy, a vlastníkov iných servisných zariadení súvisiacich so železničnou dopravou. Táto poradná skupina môže vydávať stanoviská ku každému návrhu správnej rady, ktorý má priame dôsledky na investície a riadenie terminálov. Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu.

3. Siet' ENIM môže prizvať odvetvie železničnej dopravy, aby sa zúčastnilo poradných skupín a diskusií a mohlo tak byť lepšie informované a pripravené.

4. Siet' ENIM vypracuje a zverejní usmernenia na koordináciu konzultácií s uvedenými skupinami a na svojej webovej stránke zverejní prehľad činností uskutočnených podľa tohto článku.

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 146

Návrh nariadenia

Článok 56 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) prijať európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Or. en

Túto zodpovednosť teraz nesie ENRRB.

Pozmeňujúci návrh 147

Návrh nariadenia Článok 57 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 148

Návrh nariadenia Článok 57 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 57a

Európsky orgán pre pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v medzinárodnej preprave (ERICA)

1. Orgán ERICA bude plniť tieto úlohy:

a) prispievať k vypracovaniu európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6 s podporou

koordinátora siete uvedeného v článkoch 58 a 59, európskeho rámca pre kritériá stanovenia priorít uvedeného v článku 31 ods. 3a (nový), ku koordinácii riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50;

b) prispievať ku koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry, pokiaľ ide o strategické plánovanie kapacity, vypracovaním koncepcií viacsiet'ového cestovného poriadku, ktoré zabezpečia konkurencieschopné viacsiet'ové diaľkové vlakové trasy;

c) prispievať k prevádzkovej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry s podporou koordinátora siete uvedeného v článkoch 58 a 59 v súlade s článkom 53;

d) identifikovať pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsiet'ovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení, a to s podporou koordinátora siete uvedeného v článkoch 58 a 59 a vrátane rámcových dohôd uvedených v článku 31;

e) pôsobiť ako kontaktné miesto v mene manažérov infraštruktúry v prípade otázok týkajúcich sa plánovania a pridelenia kapacity, najmä pokiaľ ide o potenciálne žiadosti o kapacitu, informácie alebo kontaktné miesta v súvislosti s incidentmi v železničnej doprave a dočasnými obmedzeniami kapacity;

f) pôsobiť ako prvé kontaktné miesto pre zainteresované strany mimo železničného sektora, ktoré majú záujem využívať služby železničnej dopravy, a poskytovať kontakty na príslušných aktérov z radov manažérov infraštruktúry a iných subjektov zainteresovaných na

prevádzke;

g) pôsobiť ako kontaktné miesto v mene siete ENIM pre žiadateľov a iné subjekty zainteresované na prevádzke v otázkach, na ktoré sa toto nariadenie výslovne nevzťahuje, najmä pokiaľ ide o zavedenie alebo zmenu služieb cezhraničnej železničnej dopravy alebo organizovanie podpory pre činnosti ad hoc, predovšetkým s cieľom riešiť krízové situácie uvedené v článku 47.

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

i) identifikovať potreby v oblasti zlepšovania infraštruktúry na úrovni viacerých sietí ako základ pre budúci rozvoj a financovanie infraštruktúry v rámci TEN-T.

2. Komisia podporí zriadenie nezávislého európskeho subjektu zodpovedného za pridelovanie medzinárodnej kapacity do roku 2029.

3. Tento európsky orgán pre pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v medzinárodnej preprave (ERICA) podporuje koordinátor poradnej siete, ako sa uvádza v článkoch 58 a 59.

Or. en

Odôvodnenie

Na zabezpečenie plynulej európskej železničnej siete by sa mal zriadiť nový orgán pre pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v medzinárodnej preprave (ERICA). Orgán ERICA by mal podporovať koordinátor poradnej siete opísaný v článkoch 58 a 59.

Najprospešnejšími úlohami na posilnenie cezhraničnej železničnej dopravy by bolo zapojenie do rozvoja kapacitných stratégií a medzinárodných rámcových dohôd.

Pozmeňujúci návrh 149

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) ***pomáha s vypracovaním*** európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50;

Pozmeňujúci návrh

b) ***prispieva v rámci funkcie poskytovania poradenstva orgánu ERICA zriadenej v článku 57a (nový) k vypracovaniu*** európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 150

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) prispieva k prevádzkovej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53;

Pozmeňujúci návrh

c) prispieva ***v rámci funkcie poskytovania poradenstva orgánu ERICA zriadenej v článku 57a (nový) k*** prevádzkovej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 151

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) identifikuje pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto

Pozmeňujúci návrh

d) identifikuje pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto

nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsietovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení;

nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsietovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení **v rámci funkcie poskytovania poradenstva orgánu ERICA zriadenej v článku 57a (nový)** ;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 152

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno e

Text predložený Komisiou

e) plní úlohu kontaktného miesta v mene manažérov infraštruktúry v prípade otázok týkajúcich sa plánovania a pridelenia kapacity, najmä pokiaľ ide o potenciálne žiadosti o kapacitu, informácie alebo kontaktné miesta v súvislosti s incidentmi v železničnej doprave a dočasnými obmedzeniami kapacity;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Or. en

Pozmeňujúci návrh 153

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno f

Text predložený Komisiou

f) plní úlohu prvého kontaktného miesta pre zainteresované strany mimo železničného sektora, ktoré majú záujem využívať služby železničnej dopravy, poskytuje manažérom infraštruktúry a iným subjektom zainteresovaným na prevádzke kontaktné informácie o relevantných aktéroch;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 154

Návrh nariadenia

Článok 59 – odsek 1 – písmeno g

Text predložený Komisiou

g) plní úlohu kontaktného miesta v mene siete ENIM pre žiadateľov a iné subjekty zainteresované na prevádzke v otázkach, na ktoré sa toto nariadenie výslovne nevzťahuje, najmä pokiaľ ide o zavedenie alebo zmenu služieb cezhraničnej železničnej dopravy alebo organizovanie podpory pre činnosti ad hoc, predovšetkým s cieľom riešiť krízové situácie uvedené v článku 47.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 155

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa procesy riadenia kapacity a dopravy v rámci pôsobnosti tohto nariadenia vykonávali prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb.

Pozmeňujúci návrh

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa procesy riadenia kapacity a dopravy v rámci pôsobnosti tohto nariadenia vykonávali prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb.
Vnútroštátne nástroje na riadenie kapacity zostávajú povolené len vtedy, ak nenarúšajú proces plánovania a pridelovania kapacity načrtnutého v oddiele 3 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 156

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) zlepšujú výkonnosť a kvalitu služieb, ktoré manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom, vrátane ich úplnej interoperability;

Pozmeňujúci návrh

a) zlepšujú výkonnosť a kvalitu služieb, ktoré manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom, vrátane ich úplnej interoperability; ***To zahŕňa nástroj na digitalizáciu lokality, ktorý má manažér infraštruktúry povinne použiť pre základnú a rozšírenú základnú sieť TEN-T, ako sa vymedzuje v [novom nariadení o TEN-T], ako aj vytvorenie interoperabilného digitálneho zobrazenia každého vlaku jazdiaceho v európskej železničnej sieti;***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 157

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

b) zlepšujú transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých fázach ***vrátane digitálnych riešení a riešení v reálnom čase, ktoré sa postupne vypracujú s príslušnými zainteresovanými stranami v súlade so Zelenou dohodou a cieľmi EÚ v oblasti klímy;***

Or. en

Pozmeňujúci návrh 158

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. *V záujme dosiahnutia súladu s článkom 62 ods. 1 až 5 musí byť verejné financovanie, a to aj z budúceho Nástroja na prepájanie Európy, pre manažéra infraštruktúry a železničné podniky dostatočné na zabezpečenie včasnej, cezhraničnej harmonizovanej a interoperabilnej implementácie digitálnych nástrojov a služieb.*

Or. en

Odôvodnenie

Verejné financovanie má zásadný význam pre uľahčenie včasného, cezhraničného harmonizovaného a interoperabilného vykonávania projektu prepracovania cestovného poriadku (TTR) a iných digitálnych nástrojov a služieb.

Pozmeňujúci návrh 159

Návrh nariadenia

Článok 62 – odsek 5 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. *Keďže ERA je európsky systémový orgán pre telematické aplikácie ustanovené v článku 23 nariadenia (EÚ) 2016/796, je úzko zapojená do vývoja a implementácie potrebných nástrojov uvedených v článku 62.*

Or. en

Pozmeňujúci návrh 160

Návrh nariadenia

Článok 63 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Železničný podnik, žiadateľ, **potenciálny žiadateľ**, národný, regionálny

2. Železničný podnik, žiadateľ, národný, regionálny alebo miestny orgán

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 161

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 162

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Keď regulačný orgán prijme

Pozmeňujúci návrh

5. Keď regulačný orgán prijme

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

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 163

Návrh nariadenia

Článok 64 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Siet' ENRRB zabezpečí, aby jej štruktúra, spôsoby fungovania a všetky relevantné informácie o jej práci boli sprístupnené verejnosti na jej webovom sídle. Obsahuje kontaktné údaje pracovných skupín.

Všetky stanoviská a odporúčania siete ENRRB zverejňuje sekretariát ENRRB.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 164

Návrh nariadenia

Článok 69 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 165

Návrh nariadenia Článok 69 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. **Zasadnutiam rady predsedá Komisia.** Nemá hlasovacie právo.

Pozmeňujúci návrh

2. **Na zasadnutiach rady sa zúčastňuje Komisia, ktorá počas nich podporuje a uľahčuje koordináciu.** Nemá hlasovacie právo.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 166

Návrh nariadenia Článok 70 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

3. Do pracovných skupín sa môžu zapájať odborníci zo železničných regulačných orgánov, z **Komisie a v relevantných prípadoch zo subjektov zainteresovaných** na prevádzke a iné verejné alebo súkromné subjekty.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 167

Návrh nariadenia Článok 70 – odsek 5

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

5. Rada alebo predsedovia pracovných skupín môžu prizvať **odborníkov zo železničných regulačných orgánov, z Komisie, ERA, zo subjektov zainteresovaných na prevádzke a v relevantných prípadoch z iných verejných alebo súkromných subjektov, ako aj** jednotlivých odborníkov uznaných

za kompetentných v príslušnej oblasti, aby sa zúčastnili na zasadnutiach pracovnej skupiny, ak je to potrebné v závislosti od konkrétneho prípadu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 168

Návrh nariadenia

Článok 71 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku **7 ods. 3, článku 8 ods. 4 a 7, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 19 ods. 5, článku 21 ods. 9, článku 31 ods. 11, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 9, článku 40 ods. 7, článku 41 ods. 3, článku 46 ods. 6, článku 48 ods. 3 a článku 53 ods. 5** sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [1. januára 2026]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 169

Návrh nariadenia

Článok 74 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 170

Návrh nariadenia

Článok 77 – odsek 2 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

a) Články 1, 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 9 ods. 1 a 2 a **článkov 26, 27, 28, 31, 39 a 50**, kapitola III s výnimkou článku 48 tohto nariadenia sa vzťahujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť po [8. decembri 2029];

Or. en

Odôvodnenie

Aspekty, ktoré sa môžu začať uplatňovať už od roku 2026, by sa nemali odkladať na rok 2029. Mnohí manažéri infraštruktúry už začali proces strategického plánovania v rámci projektu TTR a sú pripravení na jeho vykonávanie, ktoré si vyžaduje už len právny základ. Zabezpečenie ambicióznejších dátumov vykonávania je kľúčom k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti zmierňovania zmeny klímy a cieľov stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

Pozmeňujúci návrh 171

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Ustanovenia týkajúce sa plánovania kapacitných obmedzení vyplývajúcich z prác na infraštruktúre by sa mohli uplatňovať už od decembra 2028.

Pozmeňujúci návrh 172

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

cb) Článok 40 sa uplatňuje od [1. decembra 2027].

Or. en

Odôvodnenie

Ustanovenia týkajúce sa kompenzácie za zmeny práv na kapacitu by sa mohli uplatňovať už od decembra 2027.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

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

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

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

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

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

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

ambiciózných cieľov EÚ.

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

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

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

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

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

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

**PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB,
KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI PODNETY**

Tento zoznam bol vypracovaný vo výlučnej zodpovednosti spravodajkyne. Počas prípravy návrhu správy prijala spravodajkyňa podnety od týchto subjektov alebo osôb:

Fyzická a/alebo právnická osoba
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, bývalý generálny riaditeľ Švajčiarskych federálnych železníc (Schweizerische Bundesbahnen, SBB) a bývalý predseda Medzinárodnej železničnej únie (UIC)
Kabinet belgického ministerstva dopravy
Spoločenstvo európskych železníc (Community of European Railways, CER)
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
GR pre mobilitu a dopravu
EIM, manažéri železničnej infraštruktúry v Európe
ERA, Železničná agentúra Európskej únie
ERFA, Európske združenie pre nákladnú železničnú dopravu
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministerstvo dopravy a infraštruktúry Luxemburska
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, Medzinárodná únia prevádzkovateľov vozňov
UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route), Medzinárodná únia spoločností kombinovanej dopravy cesta – železnica