

III

(Prípravné akty)

RADA

POZÍCIA RADY (EÚ) č. 2/2010 V PRVOM ČÍTANÍ

na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu

Prijatá Radou 22. februára 2010

(Text s významom pre EHP)

(2010/C 114 E/01)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

je vytvorenie vnútorného železničného trhu, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, zásadným prvkom pokroku smerom k realizácii trvalo udržateľnej mobility.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

- (2) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva⁽⁴⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry⁽⁵⁾ boli významnými etapami v procese realizácie vnútorného železničného trhu.

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁽¹⁾,

- (3) V záujme konkurencieschopnosti vzhľadom na ostatné druhy dopravy, sa musí službám medzinárodnej a vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú od 1. januára 2007 otvorené hospodárskej súťaži, poskytnúť kvalitná a dostatočne financovaná železničná infraštruktúra, teda taká infraštruktúra, ktorá umožňuje poskytovať služby nákladnej dopravy za dobrých podmienok, pokiaľ ide o obslužnú rýchlosť a dĺžku jazdy, a je spoľahlivá, teda že služby, ktoré skutočne poskytuje, zodpovedajú prijatým zmluvným záväzkom voči železničným podnikom.

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom⁽³⁾,

keďže:

- (1) V rámci lisabonskej stratégie pre rast a zamestnanosť a stratégie Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj

- (4) Otvorenie trhu železničnej nákladnej dopravy umožnilo novým prevádzkovateľom vstúpiť do železničnej siete. Na účely optimalizácie využívania siete a zabezpečenia jej spoľahlivosti je užitočné zaviesť dodatočné postupy na posilnenie spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry v oblasti pridelovania medzinárodných vlakových trás pre nákladné vlaky.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 317, 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 23. apríla 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), pozícia Rady z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (5) Rada na zasadnutí 7. a 8. apríla 2008 dospela k záveru, že je potrebné podporiť efektívne využívanie infraštruktúr a v prípade potreby zlepšiť kapacitu železničnej infraštruktúry opatreniami prijatými na európskej úrovni a na vnútroštátnych úrovniach, a najmä prostredníctvom právnych predpisov.
- (6) V tomto kontexte by zriaďovanie medzinárodných železničných koridorov pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, po ktorých by nákladné vlaky mohli premávať za dobrých podmienok a bezproblémovo prechádzať z jednej vnútroštátnej siete do druhej, umožnilo zlepšiť podmienky využívania infraštruktúry.
- (7) Iniciatívy, ktoré sa už podnikli v oblasti železničnej infraštruktúry, dokazujú, že najvhodnejšou metódou zriadenia medzinárodných železničných koridorov pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu je vybudovanie medzinárodných koridorov reagujúcich na špecifické potreby jedného alebo viacerých presne vymedzených segmentov trhu nákladnej dopravy.
- (8) Týmto nariadením by nemali byť dotknuté práva a povinnosti manažérov infraštruktúry ustanovené v smerniciach 91/440/EHS a 2001/14/ES, prípadne aj pridelovacích orgánov uvedených v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES. Uvedené akty zostávajú v platnosti, a to aj vo vzťahu k ustanoveniam, ktoré majú vplyv na koridory nákladnej dopravy, najmä vo vzťahu k právu manažérov infraštruktúry zamietnuť žiadosti o kapacitu od iných právnických osôb ako železničných podnikov alebo im vyhovieť.
- (9) Medzinárodné železničné koridory pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu by sa mali vytvárať v súlade s transeurópskou dopravnou sieťou (TEN-T) a/alebo koridorom európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Na tento účel je nevyhnutný koordinovaný rozvoj sietí, najmä pokiaľ ide o integráciu medzinárodných koridorov pre nákladnú železničnú dopravu do existujúcej siete TEN-T a koridorov systému ERTMS. Okrem toho je potrebné stanoviť zjednocujúce pravidlá pre tieto koridory nákladnej dopravy na úrovni Únie. Vytvorenie týchto koridorov by sa malo v prípade potreby finančne podporiť v rámci programov siete TEN-T, výskumných programov a programu Marco Polo a iných politík a fondov Únie, ako je Európsky fond pre regionálny rozvoj alebo Kohézny fond.
- (10) V rámci koridoru nákladnej dopravy je potrebné zabezpečiť dobrú koordináciu medzi príslušnými členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry, priznať dostatočnú prioritu železničnej nákladnej doprave, vytvoriť efektívne a dostatočné prepojenie s ostatnými druhmi dopravy a vytvoriť vhodné podmienky pre rozvoj hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi služieb železničnej nákladnej dopravy.
- (11) Okrem koridorov nákladnej dopravy vytvorených v súlade s článkom 3 by sa na úrovni Únie malo preskúmať a schváliť zriadenie dodatočných koridorov nákladnej dopravy, a to podľa jasne vymedzených transparentných kritérií a postupov, ktoré ponechávajú členským štátom a manažérom infraštruktúry dostatočnú slobodu rozhodovania a riadenia na zohľadnenie existujúcich iniciatív pre osobitné koridory, ako napr. systému ERTMS, združenia RailNetEurope (ďalej len „RNE“) a siete TEN-T, a na prijímanie opatrení zodpovedajúcich ich špecifickým potrebám.
- (12) Na účely posilnenia koordinácie medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry by sa pre každý koridor nákladnej dopravy mala vytvoriť zodpovedajúca riadiaca štruktúra, zohľadňujúca pritom potrebu vyhnúť sa zdvojeniu s už existujúcimi riadiacimi štruktúrami.
- (13) V snahe uspokojiť potreby trhu by sa metódy zriadenia koridoru nákladnej dopravy mali uviesť v realizačnom pláne, ktorý by mal zhrňovať opatrenia na zlepšenie výkonnosti železničnej nákladnej dopravy, ako aj harmonogram ich realizácie. S cieľom ubezpečiť sa, že plánované alebo realizované opatrenia zamerané na zriadenie koridoru nákladnej dopravy zodpovedajú potrebám alebo očakávaniam všetkých používateľov koridoru nákladnej dopravy, je okrem toho potrebné viesť so žiadateľmi, ktorí budú koridor nákladnej dopravy pravdepodobne využívať, pravidelné konzultácie podľa postupov vymedzených správnu radou.
- (14) Na účely podpory zriadenia koridorov nákladnej železničnej dopravy v Únii by sa za nevyhnutný mal považovať aj rozvoj intermodálnych terminálov nákladnej dopravy.
- (15) V snahe zabezpečiť jednotnosť a kontinuitu kapacít infraštruktúry dostupných pozdĺž koridoru nákladnej dopravy by sa investície do koridoru nákladnej dopravy mali koordinovať medzi príslušnými členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry a mali by sa plánovať tak, aby zodpovedali potrebám koridoru nákladnej dopravy. Harmonogram realizácie investícií by mal byť zverejňovaný s cieľom zabezpečiť dobrú informovanosť žiadateľov, ktorí môžu na koridore pôsobiť. Investície by mali zahŕňať projekty na rozvoj interoperabilných systémov a zvýšenie kapacity vlakov.
- (16) Z tých istých dôvodov by sa všetky práce na infraštruktúre a jej vybavení, ktoré by mohli obmedziť dostupnú kapacitu na koridore nákladnej dopravy, mali taktiež koordinovať na úrovni koridoru nákladnej dopravy a mali by byť predmetom aktualizovaného uverejňovania.
- (17) S cieľom zjednodušiť žiadosti o kapacity infraštruktúry pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy je vhodné určiť alebo zriadiť miesto jedného kontaktu pre každý koridor nákladnej dopravy. Na tento účel by bolo vhodné oprieť sa o existujúce iniciatívy, najmä o iniciatívy realizované RNE, subjektom, ktorý predstavuje nástroj koordinácie pre manažérov infraštruktúry a poskytuje viaceré služby prevádzkovateľom medzinárodnej nákladnej dopravy.

- (18) Súčasťou riadenia koridorov nákladnej dopravy by mali byť aj postupy na pridelenie kapacity infraštruktúry pre medzinárodné nákladné vlaky, ktoré premávajú na týchto koridoroch. Tieto postupy by mali rešpektovať potrebu kapacity pre iné typy dopravy vrátane osobnej dopravy.
- (19) S cieľom zabezpečiť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry je potrebné koordinovať prevádzku tejto infraštruktúry a terminálov umiestnených pozdĺž koridoru nákladnej dopravy.
- (20) Pravidlá prednosti môžu v závislosti od situácie v konkrétnom členskom štáte znamenať aj prioritné ciele.
- (21) Vzhľadom na potreby všetkých typov dopravy by nákladným vlakom premávajúcim na koridore nákladnej dopravy mala byť v prípade narušenia pohybu umožnená v rámci možnosti dostatočná úroveň dochvilnosti.
- (22) S cieľom objektívne zhodnotiť prínos opatrení zameraných na zriadenie koridoru nákladnej dopravy by sa mala monitorovať výkonnosť železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a mali by sa pravidelne uverejňovať správy o kvalite. Hodnotenie výkonnosti by malo zahŕňať výsledky prieskumov spokojnosti používateľov koridoru nákladnej dopravy.
- (23) Na účely zabezpečenia nediskriminačného prístupu k službám medzinárodnej železničnej dopravy je potrebné zaistiť účinnú koordináciu medzi regulačnými orgánmi jednotlivých sietí, ktoré spadajú do koridoru nákladnej dopravy.
- (24) Na uľahčenie prístupu k informáciám o využívaní všetkých hlavných infraštruktúr koridoru nákladnej dopravy a zabezpečenie nediskriminačného prístupu k tomuto koridoru by správna rada mala vypracovať, pravidelne aktualizovať a uverejňovať dokument sústreďujúci všetky takéto informácie.
- (25) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to vytvorenie európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu zloženú z koridorov nákladnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (26) Mali by sa zaviesť spravodlivé pravidlá založené na spolupráci manažérov infraštruktúry, ktorí majú poskytovať kvalitné služby prevádzkovateľom nákladnej dopravy v rámci medzinárodného železničného koridoru, pokiaľ ide o koordináciu investícií a riadenie kapacít a dopravy.
- (27) Keďže trasy medzinárodných vlakov prechádzajú viacerými koridorami, ako sa vymedzuje v tomto nariadení, manažéri infraštruktúry viacerých koridorov môžu tiež koordinovať svoju činnosť s cieľom zaistiť v rámci dotknutých koridorov dostupnosť kapacity, plynulosť pohybu a jednotné uplatňovanie pravidiel prednosti na rôzne typy dopravy v prípade narušenia pohybu.
- (28) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy na výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽¹⁾.
- (29) Komisia by okrem toho mala byť splnomocnená na prijatie delegovaných aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie pokiaľ ide o prispôbenie prílohy II. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia konzultovala s odborníkmi počas svojich prípravných prác, v súlade so záväzkami prijatými v oznámení Komisie z 9. decembra 2009 o vykonávaní článku 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Účel a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa ustanovujú pravidlá zriaďovania a organizácie medzinárodných železničných koridorov pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Stanovujú sa ním pravidlá výberu, organizácie a riadenia koridorov nákladnej dopravy.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na riadenie a používanie železničnej infraštruktúry na koridoroch nákladnej dopravy.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v článku 2 smernice 2001/14/ES.
2. Okrem vymedzení pojmov uvedených v odseku 1:
 - a) „koridor nákladnej dopravy“ sú všetky určené železničné trate v členských štátoch a v prípade potreby v tretích európskych krajinách, ktoré spájajú terminály na hlavnej trase koridoru nákladnej dopravy, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia, zriaďovacích staníc a zariadení na zostavovanie vlakov a prípadne aj odbočiek;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) „realizačný plán“ je dokument, ktorý obsahuje prostriedky a stratégiu, ktoré dotknuté strany zamýšľajú uplatniť s cieľom vypracovať v stanovenej lehote opatrenia potrebné a dostatočné na zriadenie koridoru nákladnej dopravy;
- c) „terminál“ je zariadenie, ktoré sa nachádza na koridore nákladnej dopravy a ktoré je špeciálne upravené na účely nakladania tovaru na nákladné vlaky a/alebo vykladania tovaru z nákladných vlakov, na účely integrácie železničnej nákladnej dopravy s cestnou, námornou, riečnou a leteckou dopravou a na účely zostavovania alebo zmeny zostavy nákladných vlakov; a v prípade potreby na účely výkonu bežných postupov na hraniciach s tretími európskymi krajinami.

KAPITOLA II

URČOVANIE A RIADENIE MEDZINÁRODNÝCH ŽELEZNIČNÝCH KORIDOROV PRE KONKURENCIESCHOPNÚ NÁKLADNÚ DOPRAVU

Článok 3

Určovanie počiatočných koridorov nákladnej dopravy

1. Členské štáty uvedené v prílohe I do ... (*) zriadia koridory nákladnej dopravy pozdĺž hlavných trás stanovených v uvedenej prílohe. Dotknuté členské štáty informujú Komisiu o zriadení koridorov nákladnej dopravy.
2. Odchylné od odseku 1 sa koridory nákladnej dopravy pozdĺž hlavných trás stanovených v bodoch 3, 5 a 8 prílohy I zriadia do ... (**).

Článok 4

Výber ďalších koridorov nákladnej dopravy

1. Každý členský štát, ktorý má s iným členským štátom spoločný železničný hraničný priechod, sa zapojí do zriadenia aspoň jedného koridoru nákladnej dopravy, pokiaľ táto povinnosť už nebola splnená v zmysle článku 3.
2. Bez ohľadu na odsek 1 sa členské štáty na žiadosť členského štátu zapoja do zriadenia koridoru nákladnej dopravy tak, ako sa uvádza v uvedenom odseku alebo do predĺženia existujúceho koridoru, aby si susedný členský štát mohol splniť povinnosť podľa uvedeného odseku.
3. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vyplývajúce z článku 7 smernice 91/440/EHS, ak sa členský štát domnieva, že by zriadenie koridoru nákladnej dopravy nebolo v záujme žiadateľov, ktorí by koridor nákladnej dopravy pravdepodobne používali, alebo by nemalo zrejmy sociálno-eko-

mický prínos alebo by spôsobilo neúmerné zaťaženie, dotknutý členský štát nie je povinný zapojiť sa podľa odsekov 1 a 2 tohto článku s prihliadnutím na rozhodnutie Komisie konajúcej v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.

4. Členský štát nie je povinný zapojiť sa podľa odsekov 1 a 2, ak má železničnú sieť s iným rozhodom koľají ako hlavná železničná sieť v Únii.

5. Do ... (***) dotknuté členské štáty po konzultácii s dotknutými manažérmi infraštruktúry a žiadateľmi v záujme splnenia svojej povinnosti podľa odsekov 1 a 2 spoločne Komisii navrhnu zriadenie koridorov nákladnej dopravy, pričom zohľadnia kritériá stanovené v prílohe II.

6. Komisia preskúma návrhy na zriadenie koridorov nákladnej dopravy uvedené v odseku 5 a v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 3 prijme najneskôr do deviatich mesiacov po predložení príslušného návrhu rozhodnutie o súlade tohto návrhu s týmto článkom.

7. Dotknuté členské štáty zriadia koridor nákladnej dopravy najneskôr do troch rokov po prijatí rozhodnutia Komisie uvedeného v odseku 6.

8. Komisia je splnomocnená na prijatie delegovaných aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie pokiaľ ide o prispôbenie prílohy II. Pri príprave delegovaných aktov uvedených v tomto odseku Komisia dodržiava ustanovenia smernice 2001/14/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) ⁽¹⁾ a zohľadňuje najmä plán zavádzania, ktorý sa týka interoperabilných systémov, vývoj železničného systému a siete TEN-T a najmä vykonávanie systému ERTMS, ako aj vývoj trhu nákladnej železničnej dopravy, vrátane interakcie s inými druhmi dopravy.

Pre delegované akty uvedené v tomto odseku sa uplatní postup stanovený v článkoch 20, 21 a 22.

Článok 5

Úprava koridorov nákladnej dopravy

1. Koridory nákladnej dopravy uvedené v článkoch 3 a 4 je možné upravovať na základe spoločného návrhu dotknutých členských štátov, ktorý po konzultácii s dotknutými manažérmi infraštruktúry a žiadateľmi predkladajú Komisii.
2. Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 3 prijme rozhodnutie o návrhu, pričom zohľadní kritériá stanovené v prílohe II.

(*) Tri roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(**) Päť rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(***) Dva roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

Článok 6

Zmierovanie

Ak dva alebo viaceré dotknuté členské štáty nesúhlasia so zriadením alebo úpravou koridoru nákladnej dopravy a so zreteľom na železničnú infraštruktúru, ktorá sa nachádza na ich území, Komisia na žiadosť jedného alebo viacerých dotknutých členských štátov konzultuje túto záležitosť s výborom uvedeným v článku 19. Stanovisko Komisie sa zašle dotknutým členským štátom. Dotknuté členské štáty zohľadnia toto stanovisko s cieľom nájsť riešenie a prijímú rozhodnutie na základe vzájomného súhlasu.

Článok 7

Riadenie koridorov nákladnej dopravy

1. Dotknuté členské štáty pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia výkonnú radu zodpovednú za stanovenie všeobecných cieľov pre koridor nákladnej dopravy, dohľad a prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v článkoch 8, 10 a 23. Výkonnú radu tvoria zástupcovia orgánov dotknutých členských štátov.

2. Dotknutí manažéri infraštruktúry a prípadne pridelovacie orgány uvedené v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia správnu radu zodpovednú za prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v odseku 6 tohto článku a v článkoch 8, 10, článku 12 ods. 1, článku 13 ods. 2, 5 a 6, článku 15 ods. 1, článku 16 a článku 17 ods. 2 a 3 tohto nariadenia. Správnu radu tvoria zástupcovia manažérov infraštruktúry.

3. Výkonná rada prijíma rozhodnutia na základe vzájomného súhlasu zástupcov orgánov dotknutých členských štátov.

4. Správna rada prijíma rozhodnutia vrátane rozhodnutí o svojom právnom postavení, zdrojoch a personáli na základe vzájomného súhlasu dotknutých manažérov infraštruktúry.

5. Povinnosti výkonnej rady a správnej rady nemajú vplyv na nezávislosť manažérov infraštruktúry ustanovenú v článku 4 ods. 2 smernice 91/440/EHS.

6. Správna rada zriaďuje poradnú skupinu, ktorú tvoria manažéri a vlastníci terminálov koridorov nákladnej dopravy. 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. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská.

Článok 8

Opatrenia na realizáciu plánu koridoru nákladnej dopravy

1. Správna rada vypracúva realizačný plán a predkladá ho výkonnej rade na schválenie. Tento plán zahŕňa:

- a) opis vlastností koridoru nákladnej dopravy vrátane úzkych miest, ako aj program opatrení potrebných na vytvorenie koridoru nákladnej dopravy;
- b) základné prvky prieskumu prepravy a dopravy uvedeného v odseku 3;
- c) ciele pre koridory nákladnej dopravy, najmä v zmysle výkonnosti koridoru nákladnej dopravy vyjadrenej ako kvalita služby a kapacita koridoru nákladnej dopravy v súlade s ustanoveniami článku 17;
- d) investičný plán uvedený v článku 10; a
- e) opatrenia na vykonávanie ustanovení článkov 11 až 17.

2. Správna rada pravidelne prehodnocuje realizačný plán, pričom zohľadňuje pokrok dosiahnutý pri jeho plnení, trh železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a výkonnosť meraní v súlade s cieľmi uvedenými v odseku 1 písm. c).

3. Správna rada pravidelne uskutočňuje prieskum prepravy a dopravy, ktorý sa týka pozorovaných a očakávaných zmien dopravy na koridore nákladnej dopravy a ktorý sa vzťahuje na jednotlivé typy dopravy, či už v súvislosti s nákladnou dopravou alebo osobnou dopravou.

4. V realizačných plánoch sa zohľadňuje rozvoj terminálov s cieľom reagovať na potreby železničnej nákladnej dopravy na koridoroch nákladnej dopravy.

Článok 9

Konzultácia so žiadateľmi

Správna rada zavádza konzultačné mechanizmy na účely riadneho zapojenia žiadateľov, ktorí pravdepodobne budú využívať koridor nákladnej dopravy. Správna rada konkrétne zabezpečuje, aby sa konzultácia so žiadateľmi uskutočnila skôr, ako sa realizačný plán uvedený v článku 8 predloží výkonnej rade.

KAPITOLA III

INVESTÍCIE DO KORIDORU NÁKLADNEJ DOPRAVY

Článok 10

Plánovanie investícií

1. Správna rada vypracúva a pravidelne prehodnocuje investičný plán, ktorý predkladá výkonnej rade na schválenie. Tento plán zahŕňa:

- a) zoznam predpokladaných projektov rozširovania, obnovy alebo prestavby železničnej infraštruktúry a jej vybavenia na koridore nákladnej dopravy a príslušné finančné požiadavky a zdroje financovania;

- b) plán zavádzania, ktorý sa týka interoperabilných systémov na koridore nákladnej dopravy a ktorý spĺňa základné požiadavky a technické špecifikácie interoperability platné pre sieť vymedzené v smernici 2008/57/ES. Tento plán zavádzania vychádza z analýzy nákladov a prínosov používania interoperabilných systémov;
- c) plán riadenia kapacity nákladných vlakov, ktoré môžu premávať na koridore nákladnej dopravy. Tento plán sa môže opierať o zväčšenie dĺžky, prechodového prierezu alebo zaťaženia nápravy, ktoré sú povolené pre vlaky premávajúce na koridore nákladnej dopravy; a
- d) odkaz na príspevok Únie predpokladaný vo finančných programoch Únie, ak je to vhodné.

2. Uplatňovaním tohto článku nie sú dotknuté právomoci členských štátov v oblasti plánovania a financovania železničnej infraštruktúry.

Článok 11

Koordinácia prác

Dotknutí manažéri infraštruktúry koordinujú a uverejňujú primeraným spôsobom a vo vhodnom časovom rámci svoj harmonogram všetkých prác na infraštruktúre a jej vybavení, ktoré by mohli obmedziť dostupnú kapacitu na koridore nákladnej dopravy.

KAPITOLA IV

RIADENIE KORIDORU NÁKLADNEJ DOPRAVY

Článok 12

Miesto jedného kontaktu na podávanie žiadostí o kapacitu infraštruktúry

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy určuje alebo zriaďuje spoločný orgán a/alebo informačný systém založený na spolupráci medzi manažermi infraštruktúry, ktorý žiadateľom poskytuje možnosť na jednom mieste a jednou operáciou požiadať o kapacitu infraštruktúry pre nákladné vlaky, ktoré v rámci koridoru nákladnej dopravy prechádzajú cez aspoň jednu hranicu (ďalej len „miesto jedného kontaktu“).
2. Miesto jedného kontaktu poskytuje aj základné informácie o pridelení kapacity infraštruktúry vrátane informácií uvedených v článku 16.
3. Miesto jedného kontaktu bezodkladne zasiela všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry príslušným manažérom infraštruktúry a prípadne pridelovacím orgánom uvedeným v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES, ktorí o nich rozhodujú v súlade s článkom 13 a kapitolou III uvedenej smernice.
4. Miesto jedného kontaktu vykonáva svoju činnosť transparentne a nediskriminačne. Túto činnosť kontrolujú regulačné orgány v súlade s článkom 18.

Článok 13

Kapacita pridelovaná nákladným vlakom

1. V súlade s právomocami stanovenými v článku 14 ods. 1 smernice 2001/14/ES členské štáty spolupracujú pri vymedzovaní rámca na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridore nákladnej dopravy.

2. Správna rada hodnotí, či je potrebné prideliť kapacitu nákladným vlakom, ktoré premávajú na koridore nákladnej dopravy, pričom zohľadňuje prieskum prepravy a dopravy uvedený v článku 8 ods. 3 tohto nariadenia, žiadosti o kapacitu infraštruktúry súvisiace s predchádzajúcimi a súčasnými cestovnými poriadkami a rámcové dohody.

3. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy spoločne vymedzujú a organizujú podľa postupu uvedeného v článku 15 smernice 2001/14/ES medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy pre nákladné vlaky, pričom vychádzajú z hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku a uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy. Tieto vopred dohodnuté trasy sa uverejňujú najneskôr tri mesiace pred konečným termínom na doručenie žiadosti o kapacitu uvedeným v prílohe III k smernici 2001/14/ES. Manažéri infraštruktúry viacerých koridorov nákladnej dopravy môžu v prípade potreby koordinovať medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy poskytujúce kapacitu v dotknutých koridoroch nákladnej dopravy.

4. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy pridelujú tieto vopred dohodnuté trasy najprv nákladným vlakom, ktoré prechádzajú cez aspoň jednu hranicu.

5. Ak je to opodstatnené na základe potrieb trhu a hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku, manažéri infraštruktúry spoločne vymedzujú kapacitnú rezervu pre medzinárodné nákladné vlaky, ktoré premávajú na koridoroch nákladnej dopravy, pričom uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy, a túto rezervu zachovávajú vo svojich konečných cestovných poriadkoch, aby mohli rýchlo a vhodne reagovať na požiadavky ad hoc na kapacitu, ako sa to uvádza v článku 23 smernice 2001/14/ES. Táto kapacita je vyhradená do lehoty pred plánovaným časom, ktorú určí správna rada. Táto lehota nepresiahne 90 dní.

Kapacitná rezerva sa určuje na základe hodnotenia stanoveného v odseku 2. Táto kapacitná rezerva sa sprístupní iba v prípade, že je to z hľadiska trhu skutočne potrebné.

6. Správna rada podporuje koordináciu pravidiel prednosti týkajúcich sa pridelovania kapacity na koridore nákladnej dopravy.

7. Vlaková trasa pridelená nákladnej doprave podľa tohto článku nemôže byť zrušená menej ako jeden mesiac pred jej rozvrhnutým časom v cestovnom poriadku s výnimkou prípadov vyššej moci alebo ak dotknutý žiadateľ súhlasí s týmto zrušením. Dotknutý manažér infraštruktúry v takom prípade vynaloží úsilie, aby žiadateľovi navrhol rovnako kvalitnú a spoľahlivú vlakovú trasu, ktorú má žiadateľ právo akceptovať alebo odmietnuť. Týmto ustanovením nie je dotknuté žiadne právo žiadateľa, ktoré môže mať na základe dohody uvedenej v článku 19 ods. 1 smernice 2001/14/ES.

8. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy a poradná skupina uvedená v článku 7 ods. 6 zavádzajú postupy na zabezpečenie optimálnej koordinácie pridelovania kapacity medzi manažermi infraštruktúry v prípade žiadostí podaných podľa článku 12 ods. 1, ako aj žiadostí doručených dotknutým manažérom infraštruktúry. Zohľadňuje sa pri tom aj prístup k terminálom.

9. Odkazy na manažérov infraštruktúry v odsekoch 4 a 8 tohto článku zahŕňajú v prípade potreby aj pridelovacie orgány uvedené v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES.

Článok 14

Riadenie dopravy

1. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy zavádzajú postupy koordinácie riadenia dopravy na koridore nákladnej dopravy a môžu zavádzať postupy koordinácie riadenia dopravy v niekoľkých koridoroch nákladnej dopravy.

2. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy a poradná skupina uvedená v článku 7 ods. 6 zavádzajú postupy na zabezpečenie optimálnej koordinácie prevádzky železničnej infraštruktúry a terminálov.

Článok 15

Riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu

1. Správna rada prijíma spoločné ciele na dodržiavanie cestovného poriadku a/alebo usmernenia pre riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu vlakov na koridore nákladnej dopravy.

2. Každý dotknutý manažér infraštruktúry vypracúva pravidlá prednosti na účely riadenia medzi jednotlivými typmi dopravy na časti koridorov nákladnej dopravy, za ktoré zodpovedá tento manažér infraštruktúry, v súlade so spoločnými cieľmi a/alebo usmerneniami, na ktoré sa odkazuje v odseku 1 tohto článku. Tieto pravidlá prednosti sa uverejňujú v podmienkach používania siete uvedených v článku 3 smernice 2001/14/ES.

3. V zásadách na stanovovanie pravidiel prednosti sa ustanovuje prinajmenšom to, že vlaková trasa uvedená v článku 13

ods. 3 a 5, ktorá je pridelená nákladným vlakom, ktoré dodržiavajú svoj rozvrhnutý čas stanovený v cestovnom poriadku, sa v rámci možností neupravuje. Cieľom zásad na stanovovanie pravidiel prednosti je minimalizovať celkový čas na obnovenie siete so zreteľom na potreby všetkých typov dopravy. Manažéri infraštruktúry môžu na tento účel koordinovať riadenie rôznych typov dopravy na viacerých koridoroch nákladnej dopravy.

Článok 16

Informácie o podmienkach používania koridoru nákladnej dopravy

Správna rada vypracúva, pravidelne aktualizuje a uverejňuje dokument, ktorý obsahuje:

- a) všetky informácie obsiahnuté v podmienkach používania vnútroštátnych sietí, ktoré sa týkajú koridoru nákladnej dopravy, vypracovaných podľa postupu uvedeného v článku 3 smernice 2001/14/ES;
- b) zoznam a vlastnosti terminálov, najmä informácie o podmienkach a metódach prístupu k terminálom;
- c) informácie o postupoch uvedených v článku 13 ods. 8 a článku 14 ods. 2; a
- d) realizačný plán.

Článok 17

Kvalita služieb na koridore nákladnej dopravy

1. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy podporujú kompatibilitu systémov spoplatnenia závislých od výkonnosti uvedených v článku 11 smernice 2001/14/ES.

2. Správna rada monitoruje výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a raz ročne uverejňuje výsledky tohto monitorovania.

3. Správna rada usporadúva prieskum spokojnosti používateľov koridoru nákladnej dopravy a jeho výsledky uverejňuje raz za rok.

Článok 18

Regulačné orgány

1. Regulačné orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES spolupracujú pri monitorovaní hospodárskej súťaže na koridore nákladnej dopravy. Predovšetkým zabezpečujú nediskriminačný prístup ku koridoru a sú odvolacími orgánmi ustanovenými v zmysle článku 30 ods. 2 uvedenej smernice. Vymieňajú si potrebné informácie, ktoré získavajú od manažérov infraštruktúry a iných príslušných strán.

2. V prípade sťažnosti žiadateľa podanej na regulačný orgán vo veci medzinárodných služieb železničnej nákladnej dopravy alebo v rámci vyšetrovania z vlastnej iniciatívy regulačného orgánu, tento regulačný orgán skôr, ako prijme rozhodnutie, konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, cez ktoré prechádza medzinárodná vlaková trasa dotknutého nákladného vlaku, a vyžiada si od nich všetky potrebné informácie.

3. Regulačné orgány konzultované podľa odseku 2 poskytujú dotknutému regulačnému orgánu všetky informácie, o ktoré majú právo žiadať oni sami na základe vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie sa smú využívať len na účely riešenia sťažnosti alebo vyšetrovania uvedeného v odseku 2.

4. Regulačný orgán, ktorému bola sťažnosť doručená alebo ktorý z vlastnej iniciatívy začal vyšetrovanie, zašle príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby vo vzťahu k dotknutým stranám prijal opatrenia.

5. Všetci pridružení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 15 ods. 1 smernice 2001/14/ES zabezpečujú, aby sa bezodkladne poskytli všetky informácie, ktoré sú potrebné na účely riešenia sťažnosti alebo vyšetrovania uvedených v odseku 2 tohto článku a o ktoré žiada regulačný orgán členského štátu, v ktorom sa pridružený zástupca nachádza. Tento regulačný orgán je oprávnený zasielať takéto informácie o dotknutej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 2 tohto článku.

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Výbor

1. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 11a smernice 91/440/EHS.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

Článok 20

Vykonávanie delegovania právomocí

1 Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 8 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od nado-

budnutia účinnosti tohto nariadenia. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovaných právomocí najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia. Delegovanie právomocí sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia s výnimkou prípadov, keď ho Európsky parlament alebo Rada v súlade s článkom 21 odvolajú.

2. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

3. Právomoc prijímať delegované akty udelená Komisii podlieha podmienkam stanoveným v článkoch 21 a 22.

Článok 21

Odvolanie delegovania právomocí

1. Delegovanie právomocí uvedené v článku 20 môže Európsky parlament alebo Rada odvolať.

2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup s cieľom rozhodnúť, či delegovanie právomocí odvolať, o tom informuje druhú inštitúciu a Komisiu najneskôr jeden mesiac pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktorých by sa odvolanie mohlo týkať a dôvody tohto odvolania.

3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí v ňom uvedených. Účinnosť nadobúda okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Neovplyvní platnosť už účinných delegovaných aktov. Uverejní sa v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 22

Námietky voči delegovaným aktom

1 Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietky v lehote troch mesiacov odo dňa oznámenia.

2. Ak do uplynutia tejto lehoty Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietky voči delegovanému aktu alebo ak pred týmto dátumom obe inštitúcie informovali Komisiu o svojom rozhodnutí námietky nevzniesť, delegovaný akt nadobudne účinnosť v deň v ňom stanovený.

3. Delegovaný akt nenadobúda účinnosť v prípade, že Európsky parlament alebo Rada voči nemu vznesú námietky. Inštitúcia, ktorá námietky voči delegovanému aktu vznesie, uvedie dôvody takéhoto kroku.

Článok 23

Monitorovanie realizácie

Po zriadení koridoru nákladnej dopravy výkonná rada uvedená v článku 7 ods. 1 každé dva roky predkladá Komisii výsledky realizácie plánu uvedeného koridoru. Komisia tieto výsledky analyzuje a oboznamuje výbor uvedený v článku 19 so svojou analýzou.

Článok 24

Správa

Komisia pravidelne skúma uplatňovanie tohto nariadenia. Európskemu parlamentu a Rade predkladá správu, prvú do ... (*), a následne každé tri roky.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Článok 25

Prechodné opatrenia

Toto nariadenie sa neuplatňuje na Cyprusú republiku a na Maltu, pokiaľ na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.

Článok 26

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 27

Uverejnenie

Toto nariadenie sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Za Radu
predseda

...

(*) Päť rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

PRÍLOHA I

Zoznam hlavných trás koridorov nákladnej dopravy

	Členské štáty	Hlavné trasy ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge – Antverpy/Rotterdam – Duisburg – [Bazilej] – Miláno – Janov
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam – Antverpy – Luxemburg – Méty – Dijon – Lyon/[Bazilej]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Štokholm – Malmö – Kodaň – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines – Lisabon/Leixões – Madrid – San Sebastian – Bordeaux – Paríž Sines – Elvas/Algeciras – Méty
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia – Katowice – Ostrava/Žilina – Viedeň – Terst/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería – Valencia/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turín – Udine – Terst/Koper – Lubľana – Budapešť – Záhony (maďarsko-ukrajinská hranica)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praha – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Bukurešť – Constanta – Vidin – Sofia – Solún – Atény
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antverpy – Aachen/Berlín – Varšava – Terespol (poľsko-bieloruská hranica)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – (slovensko-ukrajinská hranica)

⁽¹⁾ Lomka („/“) predstavuje alternatívne trasy.

PRÍLOHA II

Kritériá, ktoré treba zohľadniť podľa článkov 4 a 5

- a) súlad koridoru nákladnej dopravy s koridormi v rámci siete TEN-T, systému ERTMS a/alebo koridormi vymedzenými RNE;
- b) začlenenie prioritných projektov siete TEN-T ⁽¹⁾ do koridoru nákladnej dopravy;
- c) križovanie územia aspoň troch členských štátov koridorom nákladnej dopravy, alebo križovanie územia dvoch členských štátov, ak je vzdialenosť medzi dvomi železničnými terminálmi, ktoré koridor nákladnej dopravy spája, väčšia ako 500 km;
- d) záujem žiadateľov o koridor nákladnej dopravy;
- e) rovnováha medzi sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosom vyplývajúcim zo zriadenia koridoru nákladnej dopravy;
- f) konzistentnosť všetkých koridorov nákladnej dopravy navrhovaných členskými štátmi na účely vytvorenia európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu;
- g) existencia dobrého prepojenia s inými druhmi dopravy, najmä vďaka zodpovedajúcej sieti terminálov, a to aj v námorných a vnútrozemských prístavoch;
- h) lepšie vzájomné prepojenia medzi členskými štátmi a susediacimi tretími krajinami, ak je to vhodné.

⁽¹⁾ Pozri prílohu III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1).

ODŮVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia 15. decembra 2008 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

Európsky parlament zaujal stanovisko v prvom čítaní 23. apríla 2009.

Rada dosiahla politickú dohodu o navrhovanom nariadení 11. júna 2009.

Rada 22. februára 2010 v súlade riadnym legislatívnym postupom ustanoveným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prijala svoju pozíciu v prvom čítaní.

Rada pri vykonávaní svojej práce zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾ a Výboru regiónov ⁽²⁾.

II. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

1. Všeobecné informácie

Komisia 15. decembra 2008 predložila návrh nariadenia o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Cieľom navrhovaného nariadenia je vytvoriť európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ktorá sa bude skladať z medzinárodných koridorov, ktoré prevádzkovateľom poskytnú efektívnu a vysokokvalitnú infraštruktúru nákladnej dopravy. V dôsledku toho by prevádzkovatelia železničnej dopravy mali byť schopní poskytovať efektívne, vysokokvalitné služby a mali by sa stať konkurencieschopnejšími na trhu prepravy tovaru. V návrhu sa na tieto účely ustanovujú pravidlá zriaďovania a úpravy koridorov nákladnej dopravy, ich organizácie a riadenia, ako aj opatrenia na realizáciu koridorov nákladnej dopravy, plánovanie investícií a riadenie kapacity a premávky.

Pozíciou Rady v prvom čítaní sa vytvára ucelený rámec pre zriadenie európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Predpokladá sa v nej jednoduchší postup zriaďovania počiatočných koridorov nákladnej dopravy, a to na základe zoznamu hlavných trás koridorov. Tento počiatočný zoznam by mali doplniť členské štáty neuvedené v prílohe I k tomuto nariadeniu, ktoré koridory nákladnej dopravy zriadia neskôr. Prístup Rady okrem toho predpokladá možnosť výnimiek. Zahŕňa i lepšie štruktúrovaný systém riadenia koridorov nákladnej dopravy. Rada tiež súhlasila so zriadením pružnejšieho systému spracovania žiadostí o vlakové trasy pre nákladné vlaky, ktorý sa bude zakladať na zvýšenej spolupráci medzi manažérmi infraštruktúry.

2. Hlavné otázky

i) Výber koridorov nákladnej dopravy

Komisia navrhla postup, na základe ktorého by každý členský štát musel zriadiť aspoň jeden koridor s iným(i) dotknutým(i) členským(i) štátom(mi). Niektoré členské štáty by okrem toho boli povinné zriadiť aspoň dva až tri koridory na základe ročnej výkonnosti železničnej nákladnej dopravy v týchto členských štátoch vyjadrenej v tonokilometroch.

Rada prijala iné riešenie, ktoré spočíva v zriadení počiatočných koridorov nákladnej dopravy v rámci určitej stanovenej lehoty podľa zoznamu hlavných trás koridorov, ktorý sa uvádza v prílohe I k tomuto nariadeniu, a v povinnosti členských štátov, ktoré sa v tomto zozname neuvádzajú, podieľať sa na zriadení aspoň jedného koridoru nákladnej dopravy. Členské štáty sa budú podieľať i na zriadení koridoru alebo na predĺžení existujúceho koridoru s cieľom zaručiť, že si susedný členský štát splní svoju povinnosť zriadiť aspoň jeden koridor nákladnej dopravy.

Uvedené riešenie zahŕňa dve možné výnimky z povinnosti zúčastniť sa na zriadení koridoru nákladnej dopravy. Prvá z nich by bola opodstatnená na základe určitých podmienok, ako je nedostatočný záujem žiadateľov, ktorí by pravdepodobne koridor využívali, žiadny socio-ekonomický prínos alebo neúmerné zaťaženie súvisiace so zriadením koridoru. Táto výnimka podlieha rozhodnutiu Komisie podľa komitologického postupu. Druhú výnimku by si mohol uplatniť členský štát so železničnou sieťou, ktorá má iný rozchod koľají ako hlavná železničná sieť v rámci Únie.

⁽¹⁾ Stanovisko z 15. júla 2009 (zatiaľ neverejnené v úradnom vestníku).

⁽²⁾ (Zatiaľ neverejnené v úradnom vestníku).

Európsky parlament do návrhu Komisie zapracoval tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

- koridor nákladnej dopravy by mal prepájať najmenej dva členské štáty a mal by byť kompatibilný s koridorom v rámci siete TEN-T alebo systému ERTMS. V prípade potreby by mohli byť súčasťou koridoru nákladnej dopravy niektoré úseky s veľkým alebo potenciálne veľkým objemom nákladnej dopravy, ktoré nie sú zahrnuté do TEN-T;
- o vytvorení alebo zmene koridoru nákladnej dopravy rozhodujú príslušné členské štáty po oznámení svojho zámeru Komisii, ku ktorému pripoja návrh vypracovaný v spolupráci s príslušnými manažermi infraštruktúry a zohľadnia iniciatívy a stanoviská železničných podnikov, ktoré využívajú alebo majú záujem využívať koridor. Zainteresované železničné podniky sa môžu na procese zúčastniť vždy, keď sa ich významné investície týkajú;
- kritériá na vytvorenie koridorov nákladnej dopravy by sa mali vymedziť spôsobom upraveným podľa špecifických potrieb členských štátov a manažérov infraštruktúry, ktoré im umožnia dostatočnú slobodu rozhodovania a riadenia;
- najneskôr tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia musí územie každého členského štátu umožňovať aspoň jeden koridor nákladnej dopravy;
- Komisia vezme na vedomie návrhy na zriadenie koridorov nákladnej dopravy a preskúma ich súlad s kritériami posudzovania ustanovenými v prílohe k tomuto nariadeniu.

ii) *Riadenie koridorov nákladnej dopravy*

Komisia navrhla, aby príslušní manažéri infraštruktúry vytvorili riadiaci orgán pre každý koridor nákladnej dopravy, ktorý by bol poverený vypracovaním, riadením vykonávaním a aktualizáciou realizačného plánu koridoru nákladnej dopravy. Okrem toho by sa mala zriadiť pracovná skupina, ktorú by tvorili manažéri a vlastníci strategických terminálov koridorov nákladnej dopravy. Táto pracovná skupina by mohla vyjadrovať stanovisko ku každému návrhu riadiaceho orgánu, ktorý by mal priamy vplyv na investície a riadenie strategických terminálov. Riadiaci orgán by nemohol prijať rozhodnutie, ktoré je v rozpore s týmto stanoviskom.

Rada pozmenila návrh Komisie a rozhodla, že dotknuté členské štáty zriadia pre každý koridor nákladnej dopravy výkonnú radu zodpovednú za stanovenie všeobecných cieľov pre koridor nákladnej dopravy, dohľad a prijímanie opatrení týkajúcich sa realizácie a plánovania investícií. Výkonnú radu tvoria zástupcovia orgánov dotknutých členských štátov.

Dotknutí manažéri infraštruktúry okrem toho pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia správnu radu zodpovednú za prijímanie osobitných opatrení týkajúcich sa realizácie, plánovania investícií, kapacity infraštruktúry a kvality služieb. Správnu radu tvoria zástupcovia manažérov infraštruktúry.

Správna rada tiež zriadi poradnú skupinu tvorenú manažermi a vlastníkmi terminálov koridoru nákladnej dopravy. Táto poradná skupina môže vydávať stanoviská ku každému návrhu správnej rady, ktorý má priame dôsledky na investície a riadenie terminálov. Môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada všetky tieto stanoviská zohľadňuje.

Európsky parlament sa z veľkej časti pridržiaval návrhu Komisie. Pokiaľ však ide o ustanovenie o zriadení riadiaceho orgánu pre každý koridor nákladnej dopravy, navrhol, aby sa zainteresované železničné podniky alebo zoskupenia železničných podnikov, ktoré využívajú koridor nákladnej dopravy, pravidelne podieľali na činnosti tohto orgánu v poradnej funkcii.

Európsky parlament taktiež navrhol, že dotknuté členské štáty by mohli zriadiť výkonnú radu, ktorá bude schvaľovať realizačný plán koridoru vypracovaný riadiacim orgánom a dohliadať na jeho plnenie.

Konečne, do pracovnej skupiny zloženej z manažérov a vlastníkov strategických terminálov koridoru nákladnej dopravy tak, ako navrhla Komisia, by sa pri jej zriaďovaní mali zahrnúť i zástupcovia námorných a vnútrozemských prístavov.

iii) *Strategické terminály a prioritná nákladná doprava*

Komisia navrhla, aby riadiaci orgán stanovil stratégiu rozvoja strategických terminálov tak, aby boli schopné reagovať na potreby železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy.

Komisia okrem toho navrhla, aby riadiaci orgán vymedzil kategórie druhu nákladnej dopravy, ktoré by boli platné na celom koridore nákladnej dopravy. Najmenej jedna z týchto kategórií, konkrétne „prioritná nákladná doprava“, by mala zahŕňať tovar, ktorého preprava je veľmi citlivá na čas, a vyžaduje preto vysokú efektívnosť a zaručenú presnosť prepravy.

Rada vo svojej pozícii v prvom čítaní vypustila články týkajúce sa týchto otázok, ktoré navrhovala Komisia. Pokiaľ ide o strategické terminály, usúdilo sa, že o tejto otázke by mal rozhodnúť trh. Čo sa týka prioritnej nákladnej dopravy, dospelo sa k záveru, že by mohla byť diskriminujúca, a to najmä voči osobným vlakom.

Európsky parlament sa z veľkej časti pridržiaval návrhu Komisie. Pokiaľ však ide o strategické terminály, navrhol, aby sa doplnil odkaz na integrovanú stratégiu vrátane intermodálnych uzlov pozdĺž koridorov nákladnej dopravy. Táto stratégia by mala zahŕňať spoluprácu s regionálnymi, miestnymi a národnými orgánmi, poskytnutie pozemkov na vybudovanie nákladných železničných terminálov a uľahčenie prístupu k financovaniu na podporu takejto výstavby. Riadiaci orgán by okrem toho mal zabezpečiť vybudovanie dostatočného počtu terminálov na strategických miestach podľa očakávaného objemu dopravy.

Čo sa týka článku o prioritnej nákladnej doprave, Európsky parlament rozhodol zmeniť jeho názov na „Kategórie druhu trás v koridoroch nákladnej dopravy“, pričom jeho znenie by sa tomu malo prispôbiť a odkazovať na pravidelné aktualizácie kategórií druhu trás nákladnej dopravy, ktoré by mali platiť na celom koridore nákladnej dopravy. Najmenej jedna z týchto kategórií (konkrétne „zrýchlená nákladná doprava“) by mala zahŕňať trasy vlakov s vysokou efektívnosťou a zaručenou presnosťou prepravy. Kritériá vymedzenia kategórií druhu nákladnej dopravy by mal okrem toho prijímať riadiaci orgán po konzultácii so žiadateľmi, ktorí budú koridor nákladnej dopravy pravdepodobne používať.

iv) *Miesto jedného kontaktu pre žiadosti o medzinárodné vlakové trasy*

Komisia navrhla, aby riadiaci orgán zriadil miesto jedného kontaktu pre žiadosti o vlakové trasy pre nákladné vlaky prechádzajúce cez aspoň jednu hranicu pozdĺž koridoru nákladnej dopravy a aby sa všetky žiadosti o tieto vlakové trasy podávali tomuto miestu jedného kontaktu.

Rada nesúhlasila s povinným postupom, ktorý navrhla Komisia, a namiesto toho rozhodla, že správna rada koridoru nákladnej dopravy určuje alebo zriaďuje spoločný orgán a/alebo informačný systém založený na spolupráci medzi manažérmi infraštruktúry, ktorý by žiadateľom poskytoval možnosť na jednom mieste a jednou operáciou požiadať o kapacitu infraštruktúry pre nákladné vlaky, ktoré v rámci koridoru nákladnej dopravy prechádzajú cez aspoň jednu hranicu.

Európsky parlament sa z veľkej časti pridržiaval návrhu Komisie. Rozhodol sa však navrhnúť, že jednotlivým manažérom infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy by mohla byť pridelená funkcia prvého kontaktu v rámci miesta jedného kontaktu pre žiadateľov o železničné trasy.

v) *Oprávnení žiadatelia*

V návrhu Komisie sa predpokladá právo žiadateľov iných ako železničné podniky a medzinárodné zoskupenia, ktoré tieto železničné podniky tvoria, mať možnosť požiadať o vlakové trasy pre nákladnú dopravu, ak sa táto nákladná doprava týka jedného alebo viacerých úsekov koridoru nákladnej dopravy.

Rada vypustila článok týkajúci sa oprávnených žiadateľov, ktorý navrhovala Komisia. Rada namiesto toho akceptuje iba možnosť, aby žiadatelia iní ako železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia požiadali o infraštruktúru v prípade určitých úsekov vlakových trás, ak sa tieto trasy nachádzajú v členských štátoch, ktoré akceptujú takéto žiadosti na základe svojho vnútroštátneho práva.

Európsky parlament sa pridržiaval návrhu Komisie, pričom mierne upravil jeho znenie.

vi) *Riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu*

Komisia navrhla, aby manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy vypracovali a uverejnili pravidlá prednosti medzi rôznymi typmi dopravy v prípade narušenia premávky na koridore nákladnej dopravy. V týchto pravidlách prednosti by sa malo minimálne stanovovať, že trasa pridelená prioritnému nákladnému vlaku, ktorý dodržiava pôvodné podmienky trasy, by sa nemohla prideliť inému vlaku ani zmeniť, pokiaľ by pôvodný držiteľ trasy nesúhlasil s jej priradením inému vlaku alebo s jej zmenou.

Rada prepracovala návrh Komisie a rozhodla, že spoločné ciele na dodržiavanie cestovného poriadku a/alebo usmernenia pre riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu vlakov na koridore nákladnej dopravy prijíma správna rada. Na základe týchto cieľov a/alebo usmernení každý dotknutý manažér infraštruktúry vypracúva pravidlá prednosti na účely riadenia jednotlivých typov premávky v koridore nákladnej dopravy. Cieľom zásad na stanovovanie pravidiel prednosti je minimalizovať celkový čas na obnovenie siete so zreteľom na potreby všetkých typov dopravy.

Európsky parlament sa vo všeobecnosti pridržiaval návrhu Komisie, ale súhlasil s tým, že manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy by mali pre každú časť koridoru nákladnej dopravy v sieti vypracovať a uverejniť pravidlá prednosti medzi rôznymi typmi trás v prípade narušenia premávky, a to najmä na trasách pridelených meškajúcim vlakom. Mali by tak urobiť na základe návrhu riadiaceho orgánu koridoru nákladnej dopravy a zároveň dodržiavať zásady a plány uvedené v tomto článku.

vii) *Výnimka*

Komisia navrhla, aby sa členské štáty mohli v príslušných prípadoch odchýliť od ustanovení tohto nariadenia zaslaním odôvodnenej žiadosti o výnimku Komisii. Komisia by mala v súlade so stanoveným konzultačným postupom prijať rozhodnutie o tejto žiadosti vzhľadom na geografickú situáciu, ako aj na rozvoj služieb železničnej nákladnej dopravy v členskom štáte, ktorý o výnimku požiadal.

Rada toto ustanovenie, ktoré navrhovala Komisia, vypustila. Namiesto toho sa dohodla na článku o prechodných opatreniach, v ktorom sa stanovuje, že Cyperská republika a Maltská republika nie sú povinné vykonávať toto nariadenie, kým na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.

Európsky parlament sa pridržiaval návrhu Komisie.

3. Iné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu

Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré nie sú zahrnuté v pozícii Rady v prvom čítaní, sa týkajú najmä:

- odkazu na optimalizáciu a spoľahlivosť železničnej nákladnej dopravy,
- výskumných programov a programu Marco Polo, ako aj ďalších politík a fondov Únie, napríklad Kohézneho fondu,
- vytvorenia efektívneho a dostatočného prepojenia s ostatnými druhmi dopravy s cieľom vybudovať účinnú a integrovanú sieť nákladnej dopravy;
- postupu stanovenia ukazovateľov výkonnosti;
- zmien vymedzení pojmov stanovených v článku 2;
- úpravy realizačného plánu;
- zahrnutia odkazu na prípadné zúžené miesta;
- programu zlepšenia koridoru nákladnej dopravy;
- prieskumu trhu, ktorý sa má pravidelne aktualizovať;

- programov budovania a zlepšovania výkonnosti koridoru nákladnej dopravy;
- žiadateľov, ktorí majú v úmysle koridor nákladnej dopravy využívať;
- stratégie investičných plánov;
- investičných plánov;
- kapacitnej rezervy;
- poplatku za trasy, ktoré sú pridelené, ale sa nevyužívajú;
- pravidiel prednosti;
- súladu medzi rôznymi systémami spoplatnenia závislými na výkonoch;
- informácií, ktoré majú manažéri infraštruktúry a iné tretie strany zainteresované do pridelenia medzinárodnej kapacity poskytnúť príslušným kontrolným orgánom.

III. ZÁVER

Rada pri ustanovovaní svojej pozície v prvom čítaní v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že viacero z nich do pozície v prvom čítaní zahrnula v podstate, čiastočne alebo v celom rozsahu.
