

III

(Pripravljalni akti)

ODBOR REGIJ

103. PLENARNO ZASEDANJE DNE 7. DO 9. OKTOBRA 2013

Mnenje Odbora regij – Četrty železniški paket

(2013/C 356/16)

ODBOR REGIJ

- pozdravlja pripravljenost Evropske komisije, da dopolni zakonodajni okvir, potreben za uvedbo enotnega evropskega železniškega območja;
- meni, da liberalizacija sama po sebi ni cilj; namen bi moral biti povečanje obsega in izboljšanje kakovosti storitev. Odpiranja za konkurenco ni mogoče oceniti, ne da bi upoštevali tudi naložbe v infrastrukturo, dejanske pogoje delovanja trga in tehnične vidike interoperabilnosti;
- opozarja, da načelo svobode upravljanja lokalnim oblastem omogoča, da same izberejo, kako želijo organizirati svoje storitve javnega prevoza; meni, da določitev prenizkih pragov za neposredno sklenitev pogodb pomeni hudo omejitev načela samouprave lokalnih in regionalnih skupnosti;
- pozdravlja okrepljeno vlogo upravljavcev infrastrukture in ustanovitev usklajevalnih odborov, ki bodo nadzirali dejavnosti upravljavcev in zagotavljali učinkovitost celotnega sistema. Lokalne oblasti morajo biti vključene sistematično in ne le „po potrebi“;
- poziva k čim prejšnji vzpostavitvi evropskega omrežja upravljavcev infrastrukture, saj je to nujno potrebno za delovanje enotnega evropskega železniškega območja in za čezmejno usklajevanje;
- se zavzema za okrepitev vloge Evropske agencije za železniški promet, da bi podprli tehnično interoperabilnost in usklajevanje varnostnih postopkov ter se s tem izognili večjim težavam zaradi razlik med 25 nacionalnimi organi.

Poročevalec	Pascal MANGIN (FR/EPP), član regionalnega sveta Alzacije
Referenčni dokumenti	<p>Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Četrty železniški paket – dokončno oblikovanje enotnega evropskega železniškega območja za spodbujanje evropske konkurenčnosti in rasti“</p> <p>COM(2013) 25 final;</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 1192/69 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij</p> <p>COM(2013) 26 final;</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o Agenciji Evropske unije za železniški promet in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 –</p> <p>COM(2013) 27 final;</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza</p> <p>COM(2013) 28 final;</p> <p>Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture</p> <p>COM(2013) 29 final;</p> <p>Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)</p> <p>COM(2013) 30 final;</p> <p>Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti na železnici (prenovitev)</p> <p>COM(2013) 31 final;</p> <p>Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o doseženem napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema</p> <p>COM(2013) 32 final;</p> <p>Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o profilu in nalogah drugega vlakovnega osebja</p> <p>COM(2013) 33 final;</p> <p>Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o izvajanju določb Direktive 2007/58/ES o odprtju trga mednarodnih železniških storitev v potniškem prometu, priloženo k sporočilu Svetu in Evropskemu parlamentu o četrtem železniškem paketu</p> <p>COM(2013) 34 final.</p>

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

A. Obveznosti iz opravljanja javnih storitev

ODBOR REGIJ

Splošne ugotovitve

1. pozdravlja pripravljenost Evropske komisije, da dopolni zakonodajni okvir, potreben za uvedbo enotnega evropskega železniškega območja;

2. spominja na svoje že večkrat izraženo stališče – na primer v mnenju o okolju prijaznejšem prometu –, da je eden glavnih ciljev evropske prometne politike preusmeritev prometa blaga in oseb, zlasti čezmejnega tovarnega in težkega tovarnega prometa, s cest na železnico kot okolju najbolj prijazen način prevoza in da mora EU uresničitev tega cilja zagotoviti s primernimi ukrepi, če za to obstaja dovolj prostih zmogljivosti;

3. meni, da liberalizacija sama po sebi ni cilj; namen bi moral biti povečanje obsega in izboljšanje kakovosti storitev. Odpiranja za konkurenco ni mogoče oceniti, ne da bi upoštevali tudi naložbe v infrastrukturo, dejanske pogoje delovanja trga in tehnične vidike interoperabilnosti;

4. želi upoštevati celostni pristop, ki bo vključeval sorazmernost, subsidiarnost in nadzor trga, ki ga bo opravljal močan regulativni organ. Odbor regij podpira pogoje o sorazmernosti javnih storitev, ki jih uvaja Komisija, in nadzor regulativnega organa nad povezavami tržnih in javnih storitev;

5. izraža željo, da so lokalne in regionalne oblasti v celoti vključene v pripravo in izvajanje ukrepov železniške politike, ki neposredno vplivajo na uporabnike in pristojne oblasti same;

6. meni, da boljša učinkovitost železniškega sistema in zlasti pogodbe o izvajanju javne službe koristijo lokalnim in regionalnim oblastem glede na njihove velike proračunske in finančne omejitve;

7. opozarja, da načelo svobode upravljanja lokalnim oblastem omogoča, da same izberejo, kako želijo organizirati svoje storitve javnega prevoza. V zvezi s tem člen 5(2) ne sme biti sporen, saj omogoča uporabo notranjega izvajalca; meni pa, da določitev prenizkih pragov za neposredno sklenitev pogodb pomeni hudo omejitev načela samouprave lokalnih in regionalnih skupnosti;

8. poudarja, da mora biti javni prevoz cenovno dostopen.

Regulativni okvir

Načrti javnega prevoza

ODBOR REGIJ

9. poziva k temu, da načrti javnega prevoza izvajalcem in uporabnikom vseh vrst prevoza zagotovijo zadovoljivo preglednost in varnost, da spodbudijo intermodalnost. Upoštevati morajo problematiko socialne in teritorialne kohezije ter trajnostnega razvoja;

10. podpira zahtevo Komisije, da morajo načrti prevoza zajemati vse vrste prevoza. Pristojne lokalne oblasti jih morajo biti zmožne z lahkoto prilagoditi, saj nanje vplivajo različne spremembe okoliščin. Treba je spodbujati in zagotavljati tudi učinkovito čezmejno sodelovanje pristojnih oblasti, med drugim prek Evropskih združenj za teritorialno sodelovanje (EZTS), da bodo lahko usklajevale svoje načrte za posamezne vrste prevoza;

11. se zavzema za to, da obveznosti, naložene lokalnim oblastem v zvezi z izvajanjem načrtov prevoza, ne bi povzročale pretiranih organizacijskih ali finančnih obremenitev.

Socialni okvir

ODBOR REGIJ

12. pozdravlja omembe socialne razsežnosti, ki pa morajo biti bolj specifične, da se zmanjša tveganje socialnega dampinga. Po drugi strani pa ne smejo ovirati večje konkurenčnosti železniškega sektorja in morajo spodbujati večstransko usposobljenost zaposlenih.

Načini izbire izvajalcev

ODBOR REGIJ

13. ugotavlja, da bo sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na podlagi javnega razpisa lahko pod določenimi pogoji omogočilo, da bodo pristojne oblasti izboljšale učinkovitost in privarčevale, kar bo imelo za posledico enako ali celo višjo kakovost storitev;

14. vendar poziva, naj se ohrani možnost, da pristojne lokalne oblasti izbirajo med javnim razpisom (delnim ali popolnim odprtjem javnega naročila storitev), neposredno pogodbo o delu in neposredno dodelitvijo. Da se preprečijo monopolne težnje, je treba neposredno dodelitev urediti strožje, zlasti v zvezi z merili kakovosti storitev in ne le s ceno. Izziv

za organe, ki organizirajo prevoz, je v tem, da se doseže preglednost cen za opravljene storitve, in sicer z možnostjo izpodbijanja pogodb;

15. poudarja, da bi moral prožni pristop k izbiri prevoznika, ki ga uporabijo pristojne lokalne oblasti, tudi regije, upoštevati razvojno stopnjo regionalnega prevoznega trga v posamezni državi članici;

16. ima pomisleke, ali je odpiranje konkurenci resnično, saj nekateri javni razpisi vključujejo le malo konkurence. Odbor poziva Komisijo, naj pojasni merila za vzpostavitev resnične konkurence, pri čemer naj se opre zlasti na upravne stroške, povezane z javnimi razpisi, ali trajanje pogodb, ki jih ponudijo pristojni organi;

17. vztraja, da so železniški prevozniki, ki so izvajalci javne službe, odgovorni tudi za točnost informacij, posredovanih v okviru razpisa za obnovo ali prenos pogodbe, kolikor to dopušča poslovna tajnost.

Dostop do trga voznega parka

ODBOR REGIJ

18. priznava, da je lahko nakup voznega parka ovira za vstop na trg;

19. ne želi izključiti nobene metode za zagotavljanje kritja preostale vrednosti voznega parka.

Državna pomoč

ODBOR REGIJ

20. opozarja, da sta Evropski parlament in Svet že potrdila, da bosta zavrnila črtanje člena 9 te uredbe;

21. se glede na posebnosti prometnega sektorja strinja s Parlamentom in Svetom, ki nasprotujeta obveznemu sistematičnemu sporočanju vseh subvencij za storitve javnega prevoza.

B. Odpiranje trgov in upravljanje—to be separated

ODBOR REGIJ

22. poudarja, da bi morale imeti države članice manevrski prostor za organizacijo in razvoj svojih železniških sistemov na podlagi modela ločevanja ali modela povezanih podjetij, pod

pogojem, da se dosledno zagotavlja poštena in pregledna konkurenca za vse evropske prevoznike v železniškem prometu ter da se ne izkrivlja konkurenca na trgu;

23. pozdravlja dejstvo, da je bila z namenom racionalizacije železniškega sistema okrepljena vloga upravljavcev infrastrukture. Upravljavci infrastrukture morajo zagotoviti enotno kontaktno točko za dostop do omrežja, zlasti za organe, pristojne za promet. Njihovi upravni ali nadzorni odbori morajo zato vključevati skupino predstavnikov regionalnih organov, pristojnih za promet;

24. pozdravlja ustanovitev usklajevalnih odborov, ki bodo nadzirali dejavnosti teh okrepljenih upravljavcev infrastrukture in zagotavljali učinkovitost celotnega sistema. Lokalne oblasti morajo biti vključene sistematično in ne le „po potrebi“;

25. poziva, da se pri upravljavcu infrastrukture imenuje kontaktna oseba za stike z lokalnimi in regionalnimi oblastmi;

26. opozarja na obvezno uporabo načel sorazmernosti in subsidiarnosti, zlasti če želi Komisija prevzeti nove pristojnosti odločanja;

27. poziva k čim prejšnji vzpostavitvi evropskega omrežja upravljavcev infrastrukture, saj je to nujno potrebno za delovanje enotnega evropskega železniškega območja in za čezmejno usklajevanje;

28. poudarja, da morajo biti upravljavci postaj odgovorni lokalnim in regionalnim oblastem. Železniške postaje so namreč pomemben dejavnik privlačnosti določenega ozemlja;

29. opozarja, da liberalizacija sama po sebi ni cilj; namen bi moral biti povečati obseg in izboljšati kakovost storitev. Vendar so izkušnje z odpiranjem trgov medmestnih železniških potniških storitev za konkurenco v Evropi še vedno preveč omejene. Odpiranje teh trgov je treba spodbujati, vendar je treba pri tem javne storitve zaščititi z vidika ogroženosti gospodarskega ravnotežja teh storitev;

30. poudarja, da bi bilo primerno ohraniti sedanje določbe, ki podjetjem, ki opravljajo vlogo upravljavcev infrastrukture in izvajalcev, ki zagotavljajo lokalne storitve na določeni železniški infrastrukturi manjšega obsega, omogočajo, da svoje dejavnosti še naprej opravljajo pod sedanjimi pogoji. Taka lokalna infrastruktura ne sme presegati 150 km;

31. pozdravlja omembe socialne razsežnosti, ki pa morajo biti bolj specifične, da se zmanjša tveganje socialnega dampinga. Po drugi strani pa ne smejo ovirati večje konkurenčnosti železniškega sektorja in morajo spodbujati večstransko usposobljenost zaposlenih;

32. podpira večja pooblastila regulatornih organov in spodbuja njihovo sodelovanje na evropski ravni, zlasti pri ocenjevanju, ali je ogroženo gospodarsko ravnotežje določene storitve. Lokalnim in regionalnim oblastem bi bilo treba omogočiti tudi dovolj časa, da se obrnejo na regulatorne organe, če imajo pomisleke glede ohranjanja tega ravnotežja;

33. opozarja, da je odpiranje trgov neločljivo povezano s sistemom izdajanja vozovnic. Na tem področju je nujno boljše usklajevanje med železniškimi prevozniki ter s pristojnimi regionalnimi in lokalnimi oblastmi;

34. meni, da bi moralo biti sodelovanje podjetij, ki opravljajo storitve domačega prevoza, v nacionalnem informacijskem sistemu ponudbe in izdaje vozovnic (za intermodalni prevoz) obvezno, saj je razvoj s tem povezanih storitev pomemben dejavnik pri izboljševanju privlačnosti javnega prevoza, zlasti železniškega.

C. Tehnični steber

ODBOR REGIJ

35. se strinja z ugotovitvami Komisije glede glavnih težav in omejitev veljavnega evropskega zakonodajnega okvira na tehničnem področju;

36. se zavzema za okrepitev vloge Evropske agencije za železniški promet s sedežem v mestu Valenciennes, zlasti da bi podprli tehnično interoperabilnost in usklajevanje varnostnih postopkov, pospešili uvedbo enotnega dovoljenja za začetek obratovanja vozil ter povečali pooblastila te agencije, da bi se izognili večjim težavam zaradi razlik med 26 nacionalnimi organi. Dovoljenja za vozila, ki se uporabljajo samo znotraj države, lahko še naprej izdajajo nacionalni varnostni organi;

37. vendar meni, da je treba predvideti prehodno obdobje, preden postane agencija v celoti operativna in lahko začne izvajati svoje nove naloge;

38. podpira cilj Komisije, v skladu s katerim bi bilo treba zmanjšati število nacionalnih predpisov z odpravo odvečnih pravil in pravil, ki so v nasprotju s pravom EU ali tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost;

39. pozdravlja nekatere predloge Evropske komisije v zvezi z vlogo Evropske agencije za železniški promet in ustanovitvijo pritožbenega organa znotraj Agencije. Komisija predlaga, da se okrepi vloga Agencije in da Agencija postane enotna kontaktna točka za odločanje o vozilih in varnostnih spričevalih za železniške prevoznike. Zato bo treba povečati in pojasniti pristojnosti Agencije, njene (finančne in človeške) vire in njene odgovornosti. Enako velja za komisijo za pritožbe;

40. želi biti vključen v pripravo programa Evropske agencije za železniški promet;

41. opozarja, da je treba upoštevati analizo stroškov in koristi ukrepov interoperabilnosti ter zlasti njihov vpliv na lokalne in regionalne oblasti.

II. PREDLOGI SPREMEMB

Predlog spremembe 1

COM(2013) 28 final

Nova uvodna izjava za uvodno izjavo 9

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Načelo vzajemnosti je pomembno sredstvo proti izkrižljanju konkurence in bi moralo veljati za podjetja iz tretjih držav, ki želijo sodelovati pri postopkih oddaje javnih naročil v Evropski uniji.</u>

Obrazložitev

Tretjim državam ne sme biti omogočeno sodelovanje v za konkurenco odprtih razpisnih postopkih v državah EU, dokler svojega trga ne odprejo za države članice EU.

Predlog spremembe 2

COM(2013) 28 final

Uvodna izjava 15

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Priprava železniških podjetij na obvezno sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov zahteva nekaj dodatnega časa, da se omogoči uspešno in vzdržno notranje prestrukturiranje podjetij, s katerimi so se v preteklosti takšne pogodbe sklepale neposredno. Zato so potrebni prehodni ukrepi za pogodbe, ki so neposredno sklenjene med datumom začetka veljavnosti te uredbe in 3. decembrom 2019.	Priprava železniških podjetij na obvezno sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov zahteva nekaj dodatnega časa, da se omogoči uspešno in vzdržno notranje prestrukturiranje podjetij, s katerimi so se v preteklosti takšne pogodbe sklepale neposredno. Zato so potrebni prehodni ukrepi za pogodbe, ki so neposredno sklenjene med datumom začetka veljavnosti te uredbe in 3. decembrom 2019.

Predlog spremembe 3

COM(2013) 28 final

Uvodna izjava 18

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Komisija je v okviru sprememb Uredbe (ES) št. 994/98 (uredba o pooblastitvi) predlagala tudi spremembo Uredbe (ES) št. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Za uskladitev pristopa k uredbam o skupinski izjemi na področju državne pomoči ter v skladu s postopki iz členov 108(4) in 109 Pogodbe bi morala pomoč za usklajevanje prevoza ali nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe iz člena 93 Pogodbe, spadati na področje uporabe uredbe o pooblastitvi.	Komisija je v okviru sprememb Uredbe (ES) št. 994/98 (uredba o pooblastitvi) predlagala tudi spremembo Uredbe (ES) št. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Za uskladitev pristopa k uredbam o skupinski izjemi na področju državne pomoči ter v skladu s postopki iz členov 108(4) in 109 Pogodbe bi morala pomoč za usklajevanje prevoza ali nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe iz člena 93 Pogodbe, spadati na področje uporabe uredbe o pooblastitvi.

Obrazložitev

Če bi se v zvezi z oprostitvijo obveznosti priglasitve nadomestil sklicevali na neko drugo besedilo, bi to spremenilo celotno logiko uredbe o obveznostih javnih služb in bi pomenilo veliko tveganje pravne negotovosti za storitve javnega potniškega prevoza.

Predlog spremembe 4

COM(2013) 28 final

Člen 2(c)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
„pristojni lokalni organ“ pomeni vsak pristojni organ, katerega geografska pristojnost ne pokriva celotnega državnega ozemlja in ki pokriva potrebe po prevozu v urbani aglomeraciji ali ruralnem okolju;	„pristojni lokalni organ“ pomeni vsak pristojni organ, katerega geografska pristojnost ne pokriva celotnega državnega ozemlja in <u>ali</u> ki pokriva potrebe po prevozu v <u>regiji ali</u> urbani aglomeraciji ali ruralnem okolju, <u>tudi na čezmejni ravni</u> ;

Obrazložitev

Prvi del amandmaja ne zadeva slovenske različice. V francoščini je bil izraz „n'est pas nationale“ (ni nacionalen), ki lahko ima dva pomena (da ne pokriva celotnega državnega ozemlja ali da gre za pristojni lokalni organ, čigar ozemlje je lahko v dveh ali več državah članicah), zamenjan z izrazom „ne couvre pas tout le territoire d'un Etat Membre“ (ne pokriva celotnega državnega ozemlja). Opredelitev je treba oblikovati jasneje, da se upošteva pojav organov, pristojnih za promet, ki imajo čezmejne pristojnosti.

Poleg tega se mora ta uredba nedvoumno nanašati tudi na regije.

Predlog spremembe 5

COM(2013) 28 final

Člen 2(e)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Obseg obveznosti javne službe izključuje vse storitve javnega prevoza, ki presegajo to, kar je nujno za doseganje učinkov na lokalno, regionalno ali podnacionalno omrežje;	Obseg obveznosti javne službe izključuje vse storitve javnega prevoza, ki presegajo to, kar je nujno za doseganje učinkov na lokalno, regionalno ali podnacionalno omrežje. Obseg obveznosti javne službe vključuje vse storitve javnega prevoza, ki ustvarjajo učinke na lokalno, regionalno ali podnacionalno omrežje; ti učinki na omrežje lahko izvirajo iz kombinacije donosnih in nedonosnih linij;

Obrazložitev

Če se na posamezni regionalni železniški progi doseže gospodarsko ravnotežje ali ustvarja dobiček, mora biti omogočeno, da se ta proga vključi v pogodbo o izvajanju javne službe skupaj z drugimi progami, ki prinašajo izgubo, tako da se lahko njen dobiček uporabi za financiranje teh nedonosnih prog in da je mogoče po potrebi optimizirati tehnična sredstva, potrebna za delovanje.

Predlog spremembe 6

COM(2013) 28 final

Člen 2(a)(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
1. Pristojni organi določijo in redno posodablajo načrte javnega potniškega prevoza, ki za ozemlje v njihovi pristojnosti zajemajo vse ustrezne vrste prevoza.	1. Pristojni organi določijo in redno posodablajo načrte javnega potniškega prevoza, ki za ozemlje v njihovi pristojnosti zajemajo vse ustrezne vrste prevoza. <u>Te obveznosti veljajo samo za aglomeracije z več kot 100 000 prebivalci.</u>
Ti načrti javnega prevoza opredeljujejo cilje politike javnega prevoza in sredstva za njihovo izvajanje, ki zajemajo vse ustrezne načine prevoza za ozemlje, za katerega so odgovorni. Vključujejo vsaj:	Ti načrti javnega prevoza opredeljujejo cilje politike javnega prevoza in sredstva za njihovo izvajanje, ki zajemajo vse ustrezne načine prevoza za ozemlje, za katerega so odgovorni. Vključujejo vsaj:
(a) strukturo omrežja ali prog;	(a) strukturo omrežja ali prog;
(b) temeljne zahteve, ki jih mora izpolniti ponudba javnega prevoza, kot so dostopnost, ozemeljska povezljivost, varnost, modalne in intermodalne povezave na glavnih povezovalnih vozliščih, značilnosti ponudbe, kot so časi delovanja, pogostost storitev in najmanjša stopnja uporabe zmogljivosti;	(b) temeljne zahteve, ki jih mora izpolniti ponudba javnega prevoza, kot so dostopnost, ozemeljska povezljivost, varnost, modalne in intermodalne povezave na glavnih povezovalnih vozliščih, značilnosti ponudbe, kot so <u>načela za pripravo voznih redov in časi delovanja</u> , pogostost storitev in najmanjša stopnja uporabe zmogljivosti ;

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>(c) standarde kakovosti, povezane s postavkami, kot so lastnosti opreme postajališč in železniškega voznega parka, točnost in zanesljivost, čistost, služba in informacije za uporabnike, obravnava in reševanje pritožb, spremljanje kakovosti storitev;</p> <p>(d) načela tarifne politike;</p> <p>(e) operativne zahteve, kakor je prevoz koles, upravljanje prometa in načrt za nepredvidljive razmere v primeru motenj.</p>	<p>(c) standarde kakovosti, povezane s postavkami, kot so lastnosti opreme postajališč in železniškega voznega parka, točnost in zanesljivost, čistost, služba in informacije za uporabnike, obravnava in reševanje pritožb, spremljanje kakovosti storitev;</p> <p>(d) načela tarifne politike;</p> <p>(e) operativne zahteve, kakor je prevoz koles, upravljanje prometa in načrt za nepredvidljive razmere v primeru motenj.;</p> <p><u>(f) zahteve socialne in teritorialne kohezije;</u></p>
<p>Pri določitvi načrtov javnega prevoza pristojni organi upoštevajo zlasti veljavna pravila v zvezi s pravicami potnikov ter socialnim varstvom in varstvom na področju zaposlovanja in okolja.</p> <p>Pristojni organi sprejmejo in objavijo načrte javnega prevoza po posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi stranmi. Za namene te uredbe so ustrezne zainteresirane strani, ki jih je treba upoštevati, vsaj izvajalci prevoza, upravljalci infrastrukture, če je to ustrezno, ter predstavniške organizacije potnikov in zaposlenih.</p>	<p>Pri določitvi načrtov javnega prevoza pristojni organi upoštevajo zlasti veljavna pravila v zvezi s pravicami potnikov ter socialnim varstvom in varstvom na področju zaposlovanja in okolja, <u>da preprečijo vsakršen damping na teh področjih.</u></p> <p><u>Načrte javnega prevoza je treba en mesec pred objavo predložiti regulatornemu organu za pridobitev njegovega mnenja.</u></p> <p><u>Pristojni organi med seboj sodelujejo pri usklajevanju informacij, vsebovanih v njihovih načrtih prevoza, in pripravijo skupne načrte prevoza za čezmejne regionalne prevozne storitve.</u></p> <p>Pristojni organi sprejmejo in objavijo načrte javnega prevoza po posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi stranmi. Za namene te uredbe so ustrezne zainteresirane strani, ki jih je treba upoštevati, vsaj izvajalci prevoza, upravljalci infrastrukture, če je to ustrezno, ter predstavniške organizacije potnikov in zaposlenih.</p> <p><u>Prejšnji ali sedanji ponudniki javnih storitev so dolžni pristojnim organom zagotoviti vse potrebne podatke v enem mesecu po prejemu zahteve teh organov, tudi če gre za organe sosednje države članice.</u></p>

Obrazložitev

Načrti javnega potniškega prevoza lahko pomenijo velike dodatne zahteve, vendar nimajo nobenega učinka na vlake na dolge razdalje, ki jih urejajo regionalne ureditve. Predlog spremembe predlaga omejitve obveznosti le na aglomeracije določene velikosti.

Glede na zapletenost in nestanovitnost (ki je izven nadzora pristojnih organov) časov delovanja, je bolj realistično, če se v načrtu prevoza omenijo načela za pripravo voznih redov.

Na manj zasedenih progah bi lahko zahteva glede najmanjše stopnje uporabe zmogljivosti negativno vplivala na zadevno javno službo in bi bila torej v nasprotju z interesom pristojnega organa.

Spodbujati je treba tako intermodalnost kot tudi čezmejno sodelovanje.

Za pripravo načrtov javnega prevoza so potrebni natančni podatki o tržnem razvoju različnih načinov prevoza. Akterji na trgu so ključni vir informacij in morajo podatke posredovati javnim organom.

Predlog spremembe 7

COM(2013) 28 final

Člen 2(a)(4)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Specifikacije obveznosti javne službe in z njimi povezano nadomestilo čistega finančnega učinka obveznosti javne službe:</p> <p>(a) dosegajo cilje iz načrta javnega prevoza na stroškovno najučinkovitejši način;</p>	<p>Specifikacije obveznosti javne službe in z njimi povezano nadomestilo čistega finančnega učinka obveznosti javne službe:</p> <p>(a) dosegajo cilje iz načrta javnega prevoza na stroškovno najučinkovitejši način;</p>

Predlog spremembe 8

COM(2013) 28 final

Člen 4(8)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>8. Pristojni organi vsem zainteresiranim stranem zagotovijo ustrezne informacije za pripravo ponudbe v okviru za konkurenco odprtega razpisnega postopka.</p> <p>Te informacije vključujejo podatke o povpraševanju potnikov, prevozninah, stroških in prihodkih, povezanih z javnim potniškim prevozom, na katerega se nanaša razpis, ter podrobnosti o specifikacijah infrastrukture, ki je pomembna za obratovanje potrebnih vozil ali železniškega voznega parka, s čimer jim omogočijo pripravo poslovnih načrtov na podlagi natančnih podatkov. Upravljalci infrastrukture podprejo pristojne organe pri zagotavljanju vseh ustreznih specifikacij infrastrukture.</p> <p>Za neizpolnjevanje zgornjih določb se zagotovi pravni pregled iz člena 5(7).</p>	<p>8. Pristojni organi vsem zainteresiranim stranem zagotovijo ustrezne informacije za pripravo ponudbe v okviru za konkurenco odprtega razpisnega postopka. <u>Upravljalci železniške infrastrukture, železniška podjetja, ki izvajajo ali so izvajali pogodbo za opravljanje javne storitve, pristojnim organom pomagajo zagotoviti vse ustrezne podatke. Odgovorni so za točnost podatkov, posredovanih pristojnim organom.</u></p> <p>Te informacije vključujejo podatke o povpraševanju potnikov, prevozninah, stroških in prihodkih, povezanih z javnim potniškim prevozom, na katerega se nanaša razpis, ter podrobnosti o specifikacijah infrastrukture, ki je pomembna za obratovanje potrebnih vozil ali železniškega voznega parka, s čimer jim omogočijo pripravo poslovnih načrtov na podlagi natančnih podatkov. Upravljalci infrastrukture podprejo pristojne organe pri zagotavljanju vseh ustreznih specifikacij infrastrukture.</p> <p>Za neizpolnjevanje zgornjih določb se zagotovi pravni pregled iz člena 5(7).</p> <p><u>Sedanji izvajalec prevoza na določeni progi ali omrežju, ki je predmet razpisa, mora pristojnemu organu podatke, potrebne za pripravo ponudbe, predložiti brezplačno; ti podatki morajo biti popolni in točni, predvsem glede povpraševanja potnikov in prihodkov iz potniškega prevoza, kolikor to dopušča poslovna tajnost.</u></p> <p><u>Prejšnji izvajalec in upravljalavec infrastrukture morata drugim izvajalcem povrniti vsakršno izgubo, ki jo povzročijo ponudbe, izvedene na podlagi nepravilnih ali nepopolnih podatkov.</u></p>

Obrazložitev

Podatki upravljavca infrastrukture ne zadostujejo, saj ne vključujejo komercialnih podatkov železniškega prevoznika. Podatke morajo zagotoviti tudi prejšnji in/ali sedanji izvajalci prevoznih storitev, zlasti uveljavljeni železniški prevozniki, da se zagotovi nediskriminatoren dostop do informacij. Ta uskladitev je nujno potrebna, sicer bi lahko pristojnim organom naložili obveznosti, ki jih ne bi mogli izpolniti.

Predlog spremembe 9

COM(2013) 28 final

Člen 5(3), nov odstavek

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Pristojni organ lahko izvajalce iz tretjih držav izključi iz za konkurenco odprtega razpisnega postopka, če v teh državah članicah ni predviden tak razpisni postopek za podjetja iz držav članic EU.</u>

Obrazložitev

Tretjim državam ne sme biti omogočeno sodelovanje v za konkurenco odprtih razpisnih postopkih v državah EU, dokler svojega trga ne odprejo za države članice EU.

Predlog spremembe 10

COM(2013) 28 final

Člen 5(4)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe:	4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe:
(a) kadar je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na: manj kot 1 000 000 EUR ali manj kot 5 000 000 EUR, če pogodba o izvajanju javnih storitev vključuje javni železniški prevoz, ali	(a) kadar je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na: manj kot 1 000 000 EUR ali manj kot 5 000 000 EUR, če pogodba o izvajanju javnih storitev vključuje javni železniški prevoz, ali
(b) kadar je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza oziroma manj kot 150 000 kilometrov, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje železnico.	(b) kadar je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza oziroma manj kot 150 000 500 000 kilometrov, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje železnico.

Obrazložitev

S pragom 150 000 kilometrov za storitve javnega železniškega prevoza na leto, ki ga predlaga Komisija, bi bile dejansko izključene vse železniške proge, na katerih bi bil ta način prevoza smiseln. Prag 500 000 kilometrov bi omogočil, da se izjeme od pravila razpisnega postopka omejijo na posamezne proge ustrezne dolžine za železniški prevoz in z gospodarsko vzdržno ravno storitev za železniški prevoz.

Predlog spremembe 11

COM(2013) 28 final

Člen 5, nov odstavek za odstavkom 4

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Odločitev za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe se v roku dveh mesecev predloži v posvetovanje regulatornemu organu, kot je opredeljen v členu 55 Direktive 2012/34/ES.</u>

Obrazložitev

Ta novi odstavek omogoča sodelovanje ustreznega regulativnega organa v procesu organizacije železniškega prometa, ne da bi s tem omejili pravico pristojnih lokalnih organov do neposredne oddaje javnih naročil zunanjim subjektom. Hkrati novi odstavek natančneje opredeljuje pravni okvir neposredne oddaje javnih naročil, tako da se omejijo oligopolni položaji.

Predlog spremembe 12

COM(2013) 28 final

Člen 5, nov odstavek za odstavkom 6

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Razen če tega nacionalna zakonodaja ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz, z izjemo drugih vrst prevoza po tirih, kot so podzemne železnice ali tramvaji. Z odstopanjem od člena 4(3) takšne pogodbe niso sklenjene za obdobje, daljše od deset let, razen če se uporablja člen 4(4).</u>
	<u>Če pa je bila pogodba že sklenjena neposredno in kazalniki kakovosti storitev v celotnem obdobju trajanja pogodbe v povprečju padejo za več kot 10 %, in to iz razlogov, ki so pod nadzorom organa, ki zagotavlja javne storitve, se za to pogodbo po njenem preteku uporabi razpisni postopek. Šest mesecev po sprejetju te uredbe Evropska komisija z delegiranimi akti opredeli kakovost na podlagi vrste kazalnikov uspešnosti, vključno s točnostjo.</u>

Obrazložitev

Ohraniti je treba možnost neposredne sklenitve, vendar je treba zanjo določiti časovne roke. Če izvajanje pogodbe ni zadovoljivo, mora pristojni organ samodejno preiti na razpisni postopek.

Predlog spremembe 13

COM(2013) 28 final

Člen 5(a)(2)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
[...]	[...]

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Pristojni organ lahko zahtevo iz prvega pododstavka izpolni na enega od naslednjih načinov:</p> <p>(a) z nakupom železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, da bi ga dal na voljo izbranemu izvajalcu javne službe po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo,</p> <p>(b) z zagotovitvijo garancije za financiranje železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo. Takšna garancija lahko krije preostanek vrednostnega tveganja, pri čemer se po potrebi upoštevajo ustrezna pravila o državnih pomočeh,</p> <p>(c) tako, da se v pogodbi o izvajanju javne službe zaveže prevzeti železniški vozni park po tržni ceni ob izteku veljavnosti pogodbe.</p> <p>[...]</p>	<p>Pristojni organ lahko zahtevo iz prvega pododstavka izpolni na enega od naslednjih načinov različne načine, ki <u>spodbujajo prihranke na podlagi obsega, in sicer:</u></p> <p>(a) z nakupom železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, da bi ga dal na voljo izbranemu izvajalcu javne službe po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo,</p> <p>(b) z zagotovitvijo garancije za financiranje železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo. Takšna garancija lahko krije preostanek vrednostnega tveganja, pri čemer se po potrebi upoštevajo ustrezna pravila o državnih pomočeh,</p> <p>(c) tako, da se v pogodbi o izvajanju javne službe zaveže prevzeti železniški vozni park po tržni ceni ob izteku veljavnosti pogodbe,</p> <p><u>(d) z vzpostavitvijo sodelovanja s sosednjimi lokalnimi oblastmi, da se zagotovi večji železniški vozni park,</u></p> <p><u>(e) tako, da svoje države članice zaprosijo za prispevek kot spremljajoči ukrep k eni od možnosti kritja preostanka vrednostnega tveganja za železniški vozni park.</u></p> <p>[...]</p>

Obrazložitev

Izvzeta ne sme biti nobena možnost financiranja na lokalni ravni (jamstvo, prevzem, neposredni nakup ali druge možnosti). Vendar se države ne smejo izmakniti svojim odgovornostim in neupravičeno prenašati obveznosti na lokalne oblasti. Zakonodajni in regulativni okvir morata biti zasnovana tako, da podpirata trg voznega parka, tako da zlasti spodbujata prihranke na podlagi obsega in ustrezne finančne ureditve.

Predlog spremembe 14

COM(2013) 29 final

Člen 8(2)(a)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>2a. Pogodbe o izvajanju javne službe za javni železniški potniški promet, ki so neposredno sklenjene med 1. januarjem 2013 in 2. decembrom 2019, se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Vendar se v nobenem primeru ne smejo izvajati po 31. decembru 2022.</p>	<p>2a. Pogodbe o izvajanju javne službe za javni železniški potniški promet, ki so neposredno sklenjene med <u>datumom začetka veljavnosti te uredbe 1. januarjem 2013</u> in 2. decembrom 2019, se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Vendar se v nobenem primeru ne smejo izvajati po 31. decembru 2022. <u>Ta določba ne velja za pogodbe, sklenjene pred datumom začetka veljavnosti te uredbe.</u></p>

Obrazložitev

Predlagane spremembe bi morale začeti veljati na datum začetka veljavnosti revidirane uredbe. Ta določba ne bi smela veljati za pogodbne, sklenjene pred tem.

Predlog spremembe 15

COM(2013) 29 final

Uvodna izjava 10

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Sedanje zahteve iz Direktive 2012/34/EU vključujejo le pravno in organizacijsko neodvisnost ter neodvisnost pri odločanju. To ne izključuje povsem možnosti ohranitve povezanega podjetja, če so zagotovljene te tri kategorije neodvisnosti. Glede neodvisnosti pri odločanju je treba zagotoviti, da ustrezna varovala izključujejo nadzor povezanega podjetja nad odločanjem upravljavca infrastrukture. Vendar tudi celovita uporaba takšnih varoval ne odpravlja v celoti vseh možnosti za diskriminatorno obnašanje do konkurentov, ki obstajajo v prisotnosti vertikalno povezanega podjetja. V povezanih strukturah še naprej obstaja zlasti možnost navzkrižnega subvencioniranja ali pa regulatorni organi vsaj zelo težko nadzorujejo in izvršujejo varovala, ki so vzpostavljena za preprečevanje takšnega navzkrižnega subvencioniranja. Institucionalna ločitev upravljanja infrastrukture in prevozne dejavnosti je najuspešnejši ukrep za rešitev teh problemov.</p>	<p>Sedanje zahteve iz Direktive 2012/34/EU vključujejo le pravno in organizacijsko neodvisnost ter neodvisnost pri odločanju. To ne izključuje povsem možnosti ohranitve povezanega podjetja, če so je zagotovljena te tri kategorije neodvisnosti <u>vzajemna neodvisnost med upravljavcem in operaterji glede bistvenih funkcij, tj. odločanja o dodeljevanju vlakovnih poti, sistemu pristojbin za infrastrukturo, železniških postajah, naložbah in vzdrževanju.</u> Glede neodvisnosti pri odločanju je treba zagotoviti, da ustrezna varovala izključujejo nadzor povezanega podjetja nad odločanjem upravljavca infrastrukture. Vendar tudi celovita uporaba takšnih varoval ne odpravlja v celoti vseh možnosti za diskriminatorno obnašanje do konkurentov, ki obstajajo v prisotnosti vertikalno povezanega podjetja. V povezanih strukturah še naprej obstaja zlasti možnost navzkrižnega subvencioniranja ali pa regulatorni organi vsaj zelo težko nadzorujejo in izvršujejo varovala, ki so vzpostavljena za preprečevanje takšnega navzkrižnega subvencioniranja. Institucionalna ločitev upravljanja infrastrukture in prevozne dejavnosti je najuspešnejši ukrep za rešitev teh problemov.</p>

Obrazložitev

Komisija izhaja iz ideološke predpostavke, da je popolna ločitev dejavnosti najboljša rešitev. Takšen pristop ne sodi v osnutek direktive, ki mora v tem pogledu ostati nevtralen.

Predlog spremembe 16

COM(2013) 29 final

Člen 6(2)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Evropska komisija predlaga, da se v členu 6 Direktive 2012/34/EU črta odstavek 2.</p>	<p>Člen 6(2) Direktive 2012/34/EU se spremeni tako:</p> <p>Države članice lahko, <u>da se izognejo nesorazmerno visokim transakcijskim stroškom,</u> določijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega prevoznika, <u>pod pogojem da ima ta prevoznik največ 3 000 zaposlenih, njegova dejavnost pa je omejena na lokalni prevoz na infrastrukturi do 150 km ali da infrastrukturo in prevozne storitve upravljajo ločeni subjekti.</u></p>

Obrazložitev

Glede institucionalne ločitve upravljanja infrastrukture in izvajanja prevoznih storitev se priporoča, da se za podjetja, katerih dejavnost je omejena na zagotavljanje regionalnih storitev, ohranijo dosedanja pravila. Treba se je zavedati, da utegne v primeru majhnih podjetij, ki zagotavljajo storitve na določeni infrastrukturi, ta institucionalna ločitev pomeniti precejšnjo razdrobitev podjetja in zvišanje stroškov delovanja, s tem pa tudi nadomestil, ki se izplačujejo iz javne blagajne.

Predlog spremembe 17

COM(2013) 29 final

Člen 7(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Države članice zagotovijo, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) in je neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.	Države članice zagotovijo, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) in je neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu <u>glede bistvenih funkcij, tj. odločanja o dodeljevanju vlakovnih poti, sistemu pristojbin za infrastrukturo, železniških postajah, naložbah in vzdrževanju.</u>
Za zagotovitev neodvisnosti upravljavca infrastrukture države članice poskrbijo, da so upravljavci infrastrukture organizirani v subjektu, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.	Za zagotovitev neodvisnosti upravljavca infrastrukture <u>se države članice lahko organizirajo, kot želijo, v skladu z načelom subsidiarnosti</u> poskrbijo, da so upravljavci infrastrukture organizirani v subjektu, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.

Predlog spremembe 18

COM(2013) 29 final

Člen 7(5)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Kadar na datum začetka veljavnosti te direktive upravljavec infrastrukture pripada vertikalno povezanemu podjetju, se lahko države članice odločijo, da odstavkov od 2 do 4 tega člena ne bodo uporabljale. V takšnem primeru zadevna država članica zagotovi, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) ter je dejansko organizacijsko neodvisen in neodvisen pri odločanju od katerega koli prevoznika v železniškem prometu v skladu z zahtevami iz členov od 7a do 7c."	Kadar na datum začetka veljavnosti te direktive upravljavec infrastrukture pripada vertikalno povezanemu podjetju, se lahko države članice se lahko odločijo, da odstavkov od 2 do 4 tega člena ne bodo uporabljale. V takšnem primeru zadevna država članica zagotovi, da upravljavec infrastrukture opravlja vse funkcije iz člena 3(2) ter je dejansko organizacijsko neodvisen in neodvisen pri odločanju od katerega koli prevoznika v železniškem prometu v skladu z zahtevami iz členov od 7a do 7c."

Obrazložitev

S tem se neodvisno od položaja ob začetku veljavnosti direktive omogoča vrnitev k integriranemu modelu.

Predlog spremembe 19

COM(2013) 29 final

Člen 7(b)(3)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
3. Upravljavec infrastrukture ima nadzorni odbor, ki ga sestavljajo predstavniki končnih lastnikov vertikalno povezanega podjetja.	3. Upravljavec infrastrukture ima nadzorni odbor, ki ga sestavljajo predstavniki končnih lastnikov vertikalno povezanega podjetja <u>ter predstavniki pristojnih lokalnih in regionalnih oblasti, če te že niso članice upravnega odbora upravljavca infrastrukture.</u>
[...]	[...]

Obrazložitev

Lokalne in regionalne oblasti so polnopravni akterji v železniškem sistemu. Zato morajo biti vključene v organe odločanja ali nadzora upravljavca infrastrukture, ki ima pri tem naravni monopol. So povezovalni člen med prevozniki in končnimi uporabniki, saj poznajo njihove potrebe.

Predlog spremembe 20

COM(2013) 29 final

Člen 7(b)(5)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
5. [...] Prenos osebja med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja, razen prenosa iz točke (c), je možen le, če se zagotovi, da se med njimi ne prenašajo občutljive informacije.	5. [...] Prenos osebja med upravljavcem infrastrukture in drugimi pravnimi subjekti znotraj vertikalno povezanega podjetja, razen prenosa iz točke (c), je možen le, <u>Vendar pa zadevno osebje v skladu z določbami trgovinskega prava glede njihove prejšnje dejavnosti zavezuje poslovna tajnost</u> če se zagotovi, da se med njimi ne prenašajo občutljive informacije.

Obrazložitev

Uporaba načela sorazmernosti: pojem občutljive informacije je preveč ohlapen, da bi bilo na podlagi tega mogoče preprečevati notranjo mobilnost znotraj železniških skupin. Za zagotovitev, da se občutljive informacije ne bodo prenašale med hčerinskimi podjetji znotraj železniških skupin, bodo zadostovala obdobja odsotnosti in drugi informacijski zidovi. Ker pa se pri tem uporablja trgovinsko pravo, to osebje zavezuje poslovna tajnost.

Predlog spremembe 21

COM(2013) 29 final

Člen 7(b), nov odstavek za odstavkom 7

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Evropska komisija mora do 1. januarja 2019 uvesti posebne določbe glede mobilnih delavcev, da se prepreči plačni damping in konkurenca med plačami, in predvideti možnost uvedbe posebnega postopka certificiranja za vlakovno osebje.</u>

Obrazložitev

V železniškem sektorju je treba preprečiti plačni damping in konkurenco med plačami, ki smo jima priča v cestnem in pomorskem prometu.

Predlog spremembe 22

COM(2013) 29 final

Člen 7(c)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Postopek preveritve skladnosti	Postopek preveritve skladnosti
1. Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo odloči, ali upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno povezanega podjetja, izpolnjujejo zahteve iz člena 7a in člena 7b, ali je izvajanje teh zahtev ustrezno, da se	1. Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo odloči, ali upravljavci infrastrukture, <u>ki so del vertikalno povezanega podjetja</u> , izpolnjujejo zahteve iz <u>členov 7a in člena 7b</u> , ali je izvajanje teh zahtev ustrezno,

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse prevoznike v železniškem prometu ter da ni izkrivljanja konkurence na ustreznem trgu.</p> <p>2. Komisija ima pravico od države članice, v kateri je sedež vertikalno povezanega podjetja, v razumnem roku zahtevati vse potrebne informacije. Komisija se posvetuje z zadevnim regulatornim organom ali organi, <u>zadevnimi pristojnimi organi</u> ter, če je ustrezno, omrežjem regulatornih organov iz člena 57.</p> <p>3. Države članice lahko omejijo pravice dostopa iz člena 10 prevoznikom v železniškem prometu, ki so del vertikalno povezanega podjetja, kateremu pripada zadevni upravljavec infrastrukture, če Komisija države članice obvesti, da zahteve v skladu z odstavkom 1 niso bile predložene, dokler Komisija takšne zahteve ne preuči ali če v skladu s postopkom iz člena 62(2) odloči, da:</p> <p>(a) na zahteve Komisije po informacijah v skladu z odstavkom 2 ni bilo ustreznih odgovorov, ali</p> <p>(b) zadevni upravljavec infrastrukture ne izpolnjuje zahtev iz členov 7a in 7b ali</p> <p>(c) izvajanje zahtev iz členov 7a in 7b ne zadošča za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za vse prevoznike v železniškem prometu in odsotnosti izkrivljanja konkurence v državi članici, v kateri je sedež zadevnega upravljavca infrastrukture.</p> <p>Komisija odloči v razumnem roku.</p> <p>4. Zadevna država članica lahko zahteva, da Komisija razveljavi svojo odločitev iz odstavka 3 v skladu s postopkom iz člena 62(2), kadar država članica Komisiji zadovoljivo dokaže, da razlogov za odločitev ni več. Komisija odloči v razumnem roku.</p> <p>5. Brez poseganja v odstavke od 1 do 4 stalno skladnost z zahtevami iz členov 7a in 7b spremlja regulatorni organ iz člena 55. Vsak prosilec, ki meni, da te zahteve niso izpolnjene, ima pravico pritožbe regulatornemu organu. Na podlagi takšne pritožbe regulatorni organ v rokih, navedenih v členu 56(9), odloči o vseh potrebnih ukrepih za izboljšanje stanja.</p>	<p>da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse prevoznike v železniškem prometu ter da ni izkrivljanja konkurence na ustreznem trgu.</p> <p>2. Komisija ima pravico od <u>zadevne države članice</u>, ki je sedež vertikalno povezanega podjetja, v razumnem roku zahtevati vse potrebne informacije. Komisija se posvetuje z zadevnim regulatornim organom ali organi, <u>zadevnimi pristojnimi organi</u> ter, če je ustrezno, omrežjem regulatornih organov iz člena 57.</p> <p>3. Države članice lahko omejijo pravice dostopa iz člena 10 prevoznikom v železniškem prometu, ki so del vertikalno povezanega podjetja, kateremu pripada zadevni upravljavec infrastrukture, če Komisija države članice obvesti, da zahteve v skladu z odstavkom 1 niso bile predložene, dokler Komisija takšne zahteve ne preuči ali če v skladu s postopkom iz člena 62(2) odloči, da:</p> <p>(a) na zahteve Komisije po informacijah v skladu z odstavkom 2 ni bilo ustreznih odgovorov, ali</p> <p>(b) zadevni upravljavec infrastrukture ne izpolnjuje zahtev iz členov <u>Z</u>, 7a in 7b ali</p> <p>(c) izvajanje zahtev iz členov <u>Z</u>, 7a in 7b ne zadošča za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za vse prevoznike v železniškem prometu in odsotnosti izkrivljanja konkurence v državi članici, v kateri je sedež zadevnega upravljavca infrastrukture.</p> <p>Komisija odloči v razumnem roku <u>30 delovnih dneh</u>.</p> <p>4. Zadevna država članica lahko zahteva, da Komisija razveljavi svojo odločitev iz odstavka 3 v skladu s postopkom iz člena 62(2), kadar država članica Komisiji zadovoljivo dokaže, da razlogov za odločitev ni več. Komisija odloči v razumnem roku <u>30 delovnih dneh</u>.</p> <p>5. Brez poseganja v odstavke od 1 do 4 stalno skladnost z zahtevami iz členov <u>Z</u>, 7a in 7b spremlja regulatorni organ iz člena 55. Vsak prosilec, ki meni, da te zahteve niso izpolnjene, ima pravico pritožbe regulatornemu organu. Na podlagi takšne pritožbe regulatorni organ v rokih, navedenih v členu 56(9), odloči o vseh potrebnih ukrepih za izboljšanje stanja.</p>

Obrazložitev

Komisija diskriminira vertikalno povezana podjetja. Obseg postopkov preveritve skladnosti, ki jih izvaja Komisija, bi moral biti enak za povezana in ločena podjetja. Komisija mora tako kot vsi drugi regulatorni organi upoštevati natančno določene roke, da se okrepi pravna varnost za vse akterje.

Predlog spremembe 23

COM(2013) 29 final

Člen 7(d)(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Usklajevalni odbor</p> <p>1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture za vsako omrežje vzpostavijo in organizirajo usklajevalne odbore. Člani tega odbora so lahko vsaj upravljavec infrastrukture, znani prosilci v smislu člena 8(3) in tudi potencialni prosilci, če to zahtevajo, organizacije, ki jih zastopajo, zastopniki uporabnikov železniških tovornih in potniških storitev ter, če je to ustrezno, regionalni in lokalni organi. Predstavniki države članice in zadevni regulatorni organ so na sestanke usklajevalnega odbora vabljeni kot opazovalci.</p>	<p>Usklajevalni odbor</p> <p>1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture za vsako omrežje, <u>tako nacionalno, regionalno kot lokalno</u>, vzpostavijo in organizirajo usklajevalne odbore. Člani tega odbora so lahko vsaj upravljavec infrastrukture, znani prosilci v smislu člena 8(3) in tudi potencialni prosilci, če to zahtevajo, organizacije, ki jih zastopajo, zastopniki uporabnikov železniških tovornih in potniških storitev ter, <u>če je to ustrezno, zadevni regionalni in lokalni organi</u>. Predstavniki države članice in zadevni regulatorni organ so na sestanke usklajevalnega odbora vabljeni kot opazovalci.</p>

Obrazložitev

Lokalne in regionalne oblasti, ki so pomemben akter na področju prometne politike, morajo biti obvezno vključene v usklajevalni odbor.

Predlog spremembe 24

COM(2013) 29 final

Člen 7(e)(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture</p> <p>1. Države članice zagotovijo, da so upravljavci infrastrukture prisotni in sodelujejo v omrežju za razvoj železniške infrastrukture Unije, zlasti zaradi zagotavljanja pravočasnega in učinkovitega izvajanja vseevropskega prometnega omrežja, vključno s ključnimi koridorji omrežja, tovornimi koridorji v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 in načrtom uvedbe evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) iz Sklepa 2012/88/EU.</p> <p>Komisija je članica omrežja. Usklajuje in podpira delo omrežja ter po potrebi pripravlja priporočila zanj. Zagotavlja aktivno sodelovanje ustreznih upravljavcev infrastrukture.</p>	<p>Evropsko omrežje upravljavcev infrastrukture</p> <p>1. Države članice <u>v dveh letih po začetku izvajanja sedanje direktive zagotovijo zahtevajo</u>, da so upravljavci infrastrukture prisotni in sodelujejo v omrežju za razvoj železniške infrastrukture Unije, zlasti zaradi zagotavljanja pravočasnega in učinkovitega izvajanja vseevropskega prometnega omrežja, vključno s ključnimi koridorji omrežja, tovornimi koridorji v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 in načrtom uvedbe evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) iz Sklepa 2012/88/EU, <u>ter učinkovitega čezmejnega regionalnega sodelovanja na področju železniškega prometa</u>.</p> <p>Komisija je članica omrežja. Usklajuje in podpira delo omrežja ter po potrebi pripravlja priporočila zanj. Zagotavlja aktivno sodelovanje ustreznih upravljavcev infrastrukture. <u>Vsaj vsaki dve leti Odboru regij in mreži regulatornih organov iz člena 57 poroča o napredku, ki je bil dosežen v tem omrežju.</u></p>

Obrazložitev

Z evropskim omrežjem upravljavcev infrastrukture se zagotavlja možnost, da se na ustrezni ravni obravnavajo čezmejne operativne težave. V omrežje morajo biti vključene tudi lokalne oblasti. Prav tako je treba mrežo regulativnih organov obveščati o napredku, doseženem v okviru omrežja upravljavcev infrastrukture.

Predlog spremembe 25

COM(2013) 29 final

Nov člen za členom 7(e)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Upravljaec infrastrukture izmed svojih članov določi predstavnika, zadolženega za odnose z lokalnimi in regionalnimi oblastmi. Ta predstavnik mora biti zmožen v imenu upravljavca infrastrukture v petih dneh odgovoriti na vprašanja lokalnih in regionalnih oblasti.</u>

Obrazložitev

S povečanjem pristojnosti upravljavcev infrastrukture je treba povečati tudi njihovo odgovornost na mednarodni ravni prek omrežja upravljavcev infrastrukture, pa tudi na lokalni ravni. Sogovornik lokalnih in regionalnih oblasti, ki je prava enotna kontaktna točka, mora biti zmožen hitro odgovoriti na zastavljena vprašanja.

Predlog spremembe 26

COM(2013) 29 final

Člen 10, nov odstavek za odstavkom 2

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Za zagotovitev nediskriminatornega dostopa do železniških postaj upravljavci postaj in peronov prevoznikom in vsem prosilcem dajo na voljo spletni obrazec za pritožbe. Nadzornim organom in zadevnim pristojnim oblastem se pošlje letno poročilo o pritožbah.</u>

Obrazložitev

Treba bi bilo zagotoviti možnost rednega ocenjevanja nediskriminatornega dostopa. To bi bilo treba omogočiti zlasti lokalnim in regionalnim oblastem, saj je v njihovem interesu, da se uporabnikom zagotavlja kakovostna ponudba prevozov.

Predlog spremembe 27

COM(2013) 29 final

Člen 11(2)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitev pa temelji na vnaprej določenih merilih. To določijo po zahtevi, ki jo v enem mesecu po informaciji o nameravani storitvi potniškega prometa iz člena 38(4) predloži kateri koli od naslednjih subjektov:	Da se določi, ali bi bilo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe ogroženo, ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena 55 opravijo objektivno ekonomsko analizo, njihova odločitev pa temelji na vnaprej določenih merilih. To določijo po zahtevi, ki jo v enem mesecu <u>dveh mesecih</u> po informaciji o nameravani storitvi potniškega prometa iz člena 38(4) predloži kateri koli od naslednjih subjektov:

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
a) pristojni organ oziroma pristojni organi, ki so dodelili pogodbo o izvajanju javne službe;	a) pristojni organ oziroma pristojni organi, ki so dodelili pogodbo o izvajanju javne službe;
b) kateri koli drugi zainteresirani pristojni organ, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;	b) kateri koli drugi zainteresirani pristojni organ, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;
c) upravljavec infrastrukture;	c) upravljavec infrastrukture;
d) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne storitve.	d) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne storitve.

Obrazložitev

En mesec ne zadostuje za predložitev ugovorov glede nove prevozne storitve, ki ogroža ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.

Predlog spremembe 28

COM(2013) 29 final

Člen 13(a)(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Skupni informacijski sistemi in povezani sistemi za izdajanje vozovnic	Skupni informacijski sistemi in povezani sistemi za izdajanje vozovnic
1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007 in Direktivo 2010/40/EU lahko države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve notranjega potniškega prometa, da sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij ali se odločijo, da pristojne organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzročajo izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in da ga upravlja javni ali zasebni pravni subjekt ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa.	1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1371/2007 in Direktivo 2010/40/EU lahko države članice zahtevajo od prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve notranjega potniškega prometa, da sodelujejo v skupnem informacijskem sistemu in povezanem sistemu za izdajo vozovnic, vozovnic, ki veljajo za vse proge, in rezervacij ali se odločijo, da pristojne organe pooblastijo za vzpostavitev takšnega sistema. Če je takšen sistem vzpostavljen, države članice zagotovijo, da ne povzročajo izkrivljanja trga ali diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu in da ga upravlja javni ali zasebni pravni subjekt ali združenje vseh prevoznikov v železniškem prometu, ki izvajajo storitve potniškega prometa.
	<u>Ta pravni subjekt ali združenje vključuje skupino predstavnikov lokalnih in regionalnih oblasti, ki polno sodeluje pri njihovi odločitvah.</u>

Obrazložitev

Ta člen je pravna podlaga za izpolnitev cilja regij, da uskladijo sistem izdaje vozovnic na konkurenčnem trgu. Regijam daje možnost, da rešijo različne težave, ki so se pojavile v okviru sistemov izdaje vozovnic na železniških postajah, ki so jih upravljali uveljavljeni izvajalci storitev.

Sodelovanje podjetij, ki opravljajo storitve domačega prevoza, bi moralo biti v nacionalnem informacijskem sistemu obvezno, saj je razvoj s tem povezanih storitev pomemben dejavnik pri izboljševanju privlačnosti javnega prevoza, zlasti železniškega. Zato lokalne in regionalne oblasti morajo sodelovati v upravnih odborih sistema.

Predlog spremembe 29

COM(2013) 29 final

Člen 59, nov odstavek za odstavkom 3

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Brez poseganja v določbe člena 13(3) sedanje direktive in tovorni promet tipa short-liner se za vertikalno povezana podjetja, ki upravljajo infrastrukturo na razdalji, krajši od 150 km, ali ki zagotavljajo izključno železniške storitve na lokalni ravni, ne uporabljajo določbe členov 7 in 7a do 7c, če te storitve sodijo v okvir pomožnega upravljanja naprav v morskih pristaniščih in pristaniščih v notranjosti držav.</u>

Obrazložitev

S tem amandmajem se iz področja uporabe členov 7 in 7a do 7c izvemajo manjša železniška omrežja in dejavnosti na lokalni ravni, ki zagotavljajo izpolnjevanje lokalnih in manjših potreb. Opozarja se tudi na nediskriminatorni dostop do železniških storitev.

Predlog spremembe 30

COM(2013) 29 final

Člen 59, nov odstavek za odstavkom 3

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<u>Za vertikalno povezana podjetja, ki upravljajo posebne investicijske projekte iz člena 32(3) sedanje direktive in so izpostavljena neposredni konkurenci drugih vrst prevoza, se ne uporabljajo določbe členov 7 in 7a do 7c.</u>

Obrazložitev

S tem amandmajem se v skladu z drugimi določbami Direktive 2012/34/EU iz področja uporabe členov 7 in 7 a) do 7 c) izvemajo primeri posebnih investicijskih projektov, ki imajo zagotovljeno donosnost zgolj v dolgoročnem obdobju.

Predlog spremembe 31

COM(2013) 27 final

Uvodna izjava 29

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Da se zagotovi učinkovito izvajanje funkcij Agencije, bi morale biti države članice in Komisija zastopane v upravnem odboru, ki so mu dodeljena potrebna pooblastila, vključno za pripravo proračuna ter odobritev letnih in večletnih delovnih programov.	Da se zagotovi učinkovito izvajanje funkcij Agencije, bi morale biti države članice in Komisija zastopane v upravnem odboru, ki so mu dodeljena potrebna pooblastila, vključno za pripravo proračuna ter odobritev letnih in večletnih delovnih programov, <u>o čemer se je treba posvetovati z Odborom regij in predstavniškimi organi.</u>

Obrazložitev

Pri sprejemanju letnih in večletnih delovnih programov Agencije bi se bilo treba posvetovati z mrežo predstavniških organov železniškega sektorja in Odborom regij, saj jih zadevajo njeni rezultati in prednostne naloge.

Predlog spremembe 32

COM(2013) 27 final

Člen 33(5)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Nacionalni organi, odgovorni za izdajo dovoljenj in spričeval, navedenih v točkah (c) in (d) odstavka 2, obvestijo Agencijo v roku enega meseca od vsake posamezne odločitve o izdaji, podaljšanju, spremembi ali razveljavitvi dovoljenj in spričeval.	Nacionalni organi, odgovorni za izdajo dovoljenj in spričeval, navedenih v točkah (c) in (d) odstavka 2, obvestijo Agencijo v roku enega meseca od vsake posamezne odločitve o izdaji, podaljšanju, spremembi, <u>zavrnitvi</u> ali razveljavitvi dovoljenj in spričeval, <u>skupaj z ustrezno obrazložitvijo</u> . Agencija v roku enega meseca odobri ali zavrne <u>posamezno odločitev ter zainteresiranim stranem omogoči posvetovanje</u> .

Obrazložitev

Preprečiti je treba, da bi nacionalni organi izrabili vse možnosti pritožbe proti tem odločitvam, preden se obrnejo na Sodišče EU. Zato je treba vključiti Evropsko agencijo za železniški promet v postopek odobritve ali zavrnitve nacionalnih odločitev, ki bi bile v nasprotju z duhom enotnega evropskega železniškega območja.

Predlog spremembe 33

COM(2013) 27 final

Člen 48(5)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
5. Upravni odbor vsako leto do 30. novembra sprejme in posodobi strateški večletni delovni program. Upoštevati je treba mnenje Komisije. O osnutku se posvetuje z Evropskim parlamentom in mrežami iz člena 34. Sprejeti večletni delovni program se posreduje državam članicam, Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji in mrežam iz člena 34.	5. Upravni odbor vsako leto do 30. novembra sprejme in posodobi strateški večletni delovni program. Upoštevati je treba mnenje Komisije. O osnutku se posvetuje z Evropskim parlamentom, <u>Odborom regij</u> in mrežami iz člena 34. Sprejeti večletni delovni program se posreduje državam članicam, Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji, <u>Odboru regij</u> in mrežam iz člena 34.

Obrazložitev

Glede večletnega programa dela Agencije bi se bilo treba posvetovati tudi z Odborom regij, saj lokalne in regionalne oblasti sodelujejo pri financiranju voznega parka in so neposredno zainteresirane za izboljšanje interoperabilnosti in varnosti.

Predlog spremembe 34

COM(2013) 27 final

Člen 54(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
1. Pritožba se lahko vloži pri komisiji za pritožbe zoper odločbe, ki jih Agencija sprejme v skladu s členi 12, 16, 17 in 18.	1. Pritožba se lahko vloži pri komisiji za pritožbe zoper odločbe, ki jih Agencija sprejme v skladu s členi 12, 16, 17 in 18, <u>ali v primeru, ko se Agencija ne odzove v predvidenih rokih</u> .

Obrazložitev

V primeru, ko Agencija ne ukrepa ali odločb ne sprejme v predvidenih rokih, je treba predvideti možnost pritožb.

Predlog spremembe 35

COM(2013) 27 final

Člen 56(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>1. Komisija za pritožbe mora pritožbo čim prej preučiti. Kadar je potrebno, povabi stranke v pritožbenem postopku, da v določenih rokih predložijo pripombe na uradna obvestila, ki jih je izdala komisija za pritožbe sama, ali na sporočila drugih strank v pritožbenem postopku. Stranke v pritožbenem postopku imajo pravico do ustnega dajanja izjav.</p>	<p>1. Komisija za pritožbe mora pritožbo čim prej preučiti. Kadar je potrebno, povabi stranke v pritožbenem postopku, da v določenih rokih predložijo pripombe na uradna obvestila, ki jih je izdala komisija za pritožbe sama, ali na sporočila drugih strank v pritožbenem postopku. Stranke v pritožbenem postopku imajo pravico do ustnega dajanja izjav.</p> <p><u>Komisija za pritožbe preuči vse pritožbe ter glede na konkreten primer zahteva ustrezne informacije in v enem mesecu po prejemu pritožbe začne posvetovanja z zadevnimi stranmi. Opredeliti se mora glede vseh pritožb in sprejeti potrebne ukrepe za rešitev zadeve ter v razumnem predhodno določenem roku in v vsakem primeru najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh ustreznih informacij s svojo obrazloženo odločitvijo seznaniti zadevne strani. Če komisija za pritožbe od Agencije odgovora ne prejme pravočasno, lahko pošlje opomin in po potrebi naloži denarno kazen.</u></p>

Obrazložitev

Treba je podrobno navesti postopke in roke, ki jih komisija za pritožbe uporablja pri preučevanju pritožb, ki so naslovljene nanjo (treba bi bilo, na primer, določiti, od katerega trenutka dalje se šteje, da je zahtevek prispel, saj se na podlagi tega računa rok od začetka postopka).

Komisiji za pritožbe bi bilo treba podeliti posebne pristojnosti za izvajanje njenih odločitev, na primer opominov ali denarnih kazni (periodičnih denarnih kazni), zlasti v primeru neukrepanja v predvidenem roku.

Predlog spremembe 36

COM(2013) 27 final

Nov člen za členom 77

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<p>1. <u>Agencija sprejema odločbe v skladu s členi 12, 16, 17 in 18 od [2 leti po začetku veljavnosti te uredbe] dalje. Do tega datuma države članice še naprej uporabljajo veljavno zakonodajo in predpise.</u></p>

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<p><u>2. Med dodatnim 42-mesečnim prehodnim obdobjem po datumu iz odstavka 1 lahko države članice z odstopanjem od določb členov 12, 16, 17 in 18 pod pogoji, ki jih v skladu s členom 75 natančno določi Komisija v izvedbenih predpisih, še naprej izdajajo certifikate in potrdila. Agencija mora pred sprejetjem odločb oceniti, ali to</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>zmanjšuje raven varnosti na železnici in/ali</u> — <u>pomeni samovoljno diskriminacijo ali pretirano omejevanje storitev železniškega prometa.</u> <p><u>Agencija lahko od zadevnih nacionalnih varnostnih organov zahteva, da odločbo spremenijo, jo prenehajo izvajati ali jo prekličijo. Če nacionalna varnostna agencija ukrepanje zavrne, lahko Agencija zadevo predloži Komisiji ali odboru iz člena 75.</u></p>

Obrazložitev

Po zgledu prehodnega obdobja Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) na področju pristojnosti za homologacijo letal bi bilo treba tudi za Evropsko železniško agencijo (ERA) predvideti mehanizem, na podlagi katerega bi omogočili postopno zaposlovanje dodatnega osebja in njegovo usposabljanje za nove naloge.

Predlog spremembe 37

COM(2013) 30 final

Priloga I, točka 4.2

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<p><u>3. Nadzor stroškov</u></p> <p><u>Analiza stroškov in koristi predlaganih ukrepov med drugim upošteva naslednje:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>stroške predlaganega ukrepa,</u> — <u>koristi za interoperabilnost z razširitvijo področja uporabe na določene podkategorije omrežij in vozil,</u> — <u>zmanjšanje stroškov kapitala in dajatev zaradi prihrankov na podlagi obsega in boljše izrabe vozil,</u> — <u>zmanjšanje stroškov za naložbe in stroškov za vzdrževanje/poslovanje zaradi povečane konkurence med proizvajalci in družbami za vzdrževanje,</u> — <u>okoljske koristi zaradi tehničnih izboljšav železniškega sistema,</u> — <u>povečanje varnosti pri delovanju.</u> <p><u>Poleg tega bo ta ocena navajala verjetni vpliv na vse vpletene izvajalce in gospodarske subjekte, med drugim tudi za lokalne in regionalne oblasti.</u></p>

Obrazložitev

Ta del sedanje direktive (Priloga I, točka 4.2) bi bilo treba znova vključiti v besedilo, da bi ocenili predvidene stroške vseh načrtovanih tehničnih rešitev za vsako od tehničnih specifikacij za interoperabilnost in tako uporabili gospodarsko najbolj izvedljive rešitve, kar bi zlasti koristilo lokalnim in regionalnim oblastem.

V Bruslju, 8. oktobra 2013

*Predsednik
Odbora regij*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
