III.

(Pripremni akti)

ODBOR REGIJA

103. PLENARNA ZASJEDANJE OD 7. DO 9. LISTOPADA 2013.

Mišljenje Odbora regija – Četvrti željeznički paket

(2013/C 356/16)

ODBOR REGIJA

— pozdravlja volju Europske komisije da upotpuni regulatorni okvir nužan za uspostavljanje jedinstvenog željezničkog prostora.

— smatra da liberalizacija nije sama po sebi cilj; cilj bi trebalo biti poboljšanje ponude i kvalitete usluga. Otvorenost tržišnom natjecanju ne može se ocijeniti bez uzimanja u obzir ulaganja u infrastrukture, stvarnih uvjeta funkcioniranja tržišta ili pak tehničkih aspekata interoperabilnosti.

— ističe da načelo slobodnog upravljanja omogućuje lokalnim vlastima da odluče kako žele organizirati svoje službe javnog prijevoza; smatra uvođenje preniskih maksimalnih iznosa izravnih potpora ozbiljnim ograničenjem načela slobode upravljanja lokalnih i regionalnih vlasti;

— pozdravlja davanje važnije uloge upraviteljima infrastrukture te osnivanje koordinacijskih odbora koji će nadgledati aktivnosti osnaženih upravitelja infrastrukture i jamčiti učinkovitost cjelokupnog sustava. Lokalne vlasti morat će s njima biti sustavno povezane, a ne samo ako se to pokaže potrebnim.

— poziva na brzo uspostavljanje europske mreže upravitelja infrastrukture ključne za funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora i prekograničnu koordinaciju.

— podržava jačanje uloge Europske agencije za željeznice, čiji je cilj podržati tehničku interoperabilnost i usklađivanje sigurnosnih procedura, kako bi se izbjegli važni problemi stvoreni razlikama u stavovima između 26 nacionalnih vlasti.

Izvjestitelj	Pascal MANGIN (FR/EPP), Regionalni savjetnik Alsacea
Referentni dokumenti	Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija na temu „Četvrti željeznički paket – dovršenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora u svrhu jačanja europske konkurentnosti i rasta” COM(2013) 25 final. Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća kojom se stavlja izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 1192/69 o zajedničkim pravilima za normalizaciju računa željezničkih prijevoznika COM (2013) 26 final; Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 COM (2013) 27 final; Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o otvaranju tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika COM(2013) 28 final. Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća kojom se izmjenjuje Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom COM (2013) 29 final; Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Europske unije (preinaka) COM (2013) 30 final; Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica (preinaka) COM(2013) 31 final; Izvješće Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o napretku na putu ka dostizanju interoperabilnosti željezničkog sustava COM (2013) 32 final; Izvješće Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o profilu i zadacima ostalog kadrovskog osoblja u vlakovima. COM (2013) 33 final; Izvješće Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o provedbi odredbi Direktive 2007/58/EZ o otvaranju tržišta usluga međunarodnog željezničkog putničkog prijevoza koje prati komunikaciju Komisije s Vijećem i Europskim parlamentom o četvrtom željezničkom paketu. COM(2013) 34 final.

I. **PREPORUKE O POLITIKAMA**

A. ***Obveze javnih službi***

ODBOR REGIJA

Opće napomene

1. pozdravlja volju Europske komisije da upotpuni regulatorni okvir nužan za uspostavljanje jedinstvenog željezničkog prostora.

2. upućuje na svoj stav izražen u više navrata, na primjer u vezi s razvijanjem „ekološki prihvatljivijeg prijevoznog sektora", da je jedan od glavnih ciljeva europske transportne politike taj da se prebaci prijevoz putnika i robe, posebno prekogranične robe i teškog teretnog prometa, s cestovnih prometnica na tračnice, kao najmanje štetnog načina prijevoza za okoliš, a EU mora osigurati postizanje tog cilja odgovarajućim mjerama ukoliko za to ima dovoljno slobodnih kapaciteta;

3. smatra da liberalizacija nije sama po sebi cilj; cilj bi trebalo biti poboljšanje ponude i kvalitete usluga. Otvorenost tržišnom natjecanju ne može se ocijeniti bez uzimanja u obzir ulaganja u infrastrukture, stvarnih uvjeta funkcioniranja tržišta ili pak tehničkih aspekata interoperabilnosti.

4. želi koristiti cjelokupni pristup koji kombinira proporcionalnost, supsidijarnost i nadzor tržišta putem snažnog regulatornog tijela snažnim regulatornim tijelom. Odbor regija podržava uvjete proporcionalnosti javnih usluga koje je uvela Komisija i nadzor putem regulatornih tijela kada je riječ o odnosu između komercijalnih i javnih usluga;

5. vjeruje da će lokalne i regionalne vlasti u potpunosti sudjelovati u pripremi i provedbi mjera željezničke politike koje izravno utječu na korisnike i na dotična tijela vlasti.

6. smatra da je bolja učinkovitost željezničkog sustava i osobito ugovora o javnim uslugama povoljna za lokalne i regionalne vlasti u svjetlu snažnih proračunskih i financijskih ograničenja kojima su podvrgnute;

7. podsjeća da načelo slobodne uprave omogućuje lokalnim vlastima da izaberu kako žele organizirati svoje usluge javnog prijevoza. U tom pogledu, članak 5.2 ne smije se dovoditi u pitanje jer omogućuje korištenje unutarnjeg pružatelja usluga; smatra uvođenje preniskih maksimalnih razina izravnih potpora ozbiljnim ograničenjem načela slobode upravljanja lokalnih i regionalnih vlasti;

8. ističe da se javni prijevoz mora omogućiti po povoljnim cijenama;

Regulatorni okvir

Planovi javnog prijevoza

9. poziva na pružanje jasnih prikaza i sigurnosti prijevoznicima i korisnicima svih načina prijevoza putem planova javnog prijevoza, kako bi se promicala intermodalnost. Oni trebaju voditi računa o problemima socijalne i teritorijalne kohezije kao i o održivom razvoju;

10. podržava zahtjev Europske komisije da planovi prijevoza uključuju sve načine prijevoza. Nadležne lokalne vlasti moraju imati mogućnost prilagoditi ove planove zbog raznih promjena okolnosti do kojih može doći. Povrh toga, potrebno je poticati i jamčiti učinkovitu prekograničnu suradnju nadležnih tijela, primjerice putem EGTC-a (Europskih skupina za teritorijalnu suradnju), kako bi ona mogla koordinirati svoje planove prijevoza za različite načine prijevoza;

11. zahtijeva da obveze nametnute lokalnim vlastima, u vezi s provođenjem planova prijevoza, ne uključuju pretjerane organizacijske i financijske troškove.

Socijalna dimenzija

12. pozdravlja osvrtanje na socijalnu dimenziju. Međutim, ono mora biti konkretnije kako bi se smanjio rizik od socijalnog dampinga. S druge strane, ono ne smije biti prepreka jačanju konkurentnosti željezničkog sektora te treba poticati polivalentnost kadrova;

Načini odabira pružatelja usluga

13. primjećuje da dodjeljivanje ugovora o javnim uslugama javnim natječajem može, u određenim uvjetima, generirati veću učinkovitost i uštedu za nadležne vlasti i to uz jednaku ili bolju ponudu usluga;

14. međutim, traži da lokalne nadležne vlasti zadrže mogućnost izbora između javnog natječaja (djelomično ili potpuno otvaranje ugovora o javnim uslugama), izravnih radnih ugovora i izravnog sklapanja. Kako bi se izbjegao monopol, izravno sklapanje ugovora mora biti pod strožom kontrolom,

osobito u pogledu kriterija kvalitete usluge, a ne samo njezine cijene. Izazov je za organizatore prijevoza postići transparentnost cijena u odnosu na usluge pružene zahvaljujući mogućnostima konkurencije na tržištu.

15. ustvrđuje da treba koristiti fleksibilan pristup kada je riječ o izboru prijevoznika od strane lokalnih nadležnih vlasti, među kojima su i regije, koji će voditi računa o stupnju razvoja tržišta regionalnog prijevoza u svakoj državi članici Europske unije.

16. pripituje postojanje pravog tržišnog natjecanja dok su neki javni natječaji predmet vrlo slabe konkurencije. Poziva Komisiju da pojasni kriterije pravog tržišnog natjecanja temeljeći se osobito na administrativnim troškovima odgovora na ponude pristigle javnim natječajem ili trajanje ugovora predloženih od strane nadležnih vlasti.

17. inzistira da željeznički prijevoznici koji obavljaju javnu uslugu budu isto tako odgovorni za točnost informacija pruženih u okviru javnog natječaja s ciljem obnove ili prijenosa ugovora, u okviru ograničenja o tajnosti poslovanja.

Pristup tržištu željezničkih vozila

18. priznaje da nabava željezničkih vozila može predstavljati prepreku za ulazak;

19. ne želi isključiti ni jednu metodu kako bi zajamčila pokrivanje preostale vrijednosti željezničkih vozila.

Državne potpore

20. podsjeća da su Parlament i Vijeće već dali na znanje da će odbiti brisanje članka 9. postojeće uredbe;

21. pridružuje se Parlamentu i Vijeću u suprotstavljanju obvezi sustavnog obavještavanja o svim doprinosima javnim uslugama prijevoza, uzevši u obzir specifičnosti sektora prijevoza.

B. ***Otvaranje tržišta i upravljanje odbor regija***

22. vjeruje da bi, kad se jednom potpuno zajamče otvorena i ravnopravna pravila igre za poduzeća europskih željeznica i spriječe narušavanja tržišnog natjecanja, države članice trebale imati određenu slobodu u organizaciji i razvoju vlastitih željezničkih sustava prema modelu odvajanja ili modelu integriranih poduzeća;

23. pozdravlja osnaživanje uloge upravitelja infrastrukture s ciljem racionalizacije željezničkog sustava. Upravitelji infrastrukture moraju ponuditi jedinstveno kontaktno mjesto za pristup mreži, osobito organizatorima prijevoza. Njihovi upravni ili nadzorni odbori morat će sadržavati grupu predstavnika regionalnih vlasti koje sudjeluju u organizaciji;

24. sa zadovoljstvom pozdravlja osnivanje koordinacijskih odbora koji će nadgledati aktivnosti upravitelja ojačane infrastrukture i koji će nadzirati učinkovitost cjelokupnog sustava. Lokalne vlasti morat će s njima biti sustavno povezane, a ne samo „ako se to pokaže potrebnim”;

25. traži imenovanje predstavnika u među upraviteljima infrastrukture posvećenih odnosima s lokalnim i regionalnim vlastima.

26. podsjeća na obvezu primjene načela proporcionalnosti i supsidijarnosti, osobito kada Komisija želi preuzeti nove ovlasti u odlučivanju.

27. poziva na brzo uspostavljanje europske mreže upravitelja infrastrukture, ključno za funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora i prekograničnu koordinaciju;

28. naglašava odgovornosti upravitelja kolodvora prema lokalnim i regionalnim vlastima. Kolodvori, zapravo, igraju važnu ulogu u privlačnosti regije.

29. podsjeća da liberalizacija nije sama po sebi cilj, već da cilj mora biti poboljšanje ponude i kvalitete usluga. Ipak, iskustva u otvaranju željezničkih međugradskih tržišta putnika tržišnom natjecanju još su uvijek suviše ograničena u Europi. Potrebno ih je poticati čuvajući istovremeno javne usluge i primjenjujući pojam učinka na gospodarsku ravnotežu ovih usluga;

30. ističe da je ključno održati postojeće odredbe koje omogućuju poduzećima koja pružaju usluge lokalnoga karaktera na maloj željezničkoj infrastrukturi da, igrajući istovremeno ulogu upravitelja infrastrukture i prijevoznika, nastave sa svojim aktivnostima prema postojećim uvjetima. Takva lokalna infrastruktura ne smije prelaziti 150 kilometara.

31. pozdravlja osvrtanje na socijalnu dimenziju. Međutim, ono mora biti konkretnije kako bi se smanjio rizik od socijalnog dampinga. S druge strane, ona ne smije biti prepreka jačanju konkurentnosti željezničkog sektora te treba poticati polivalentnost kadrova;

32. podržava jačanje tijela kontrole i ohrabruje njihovu suradnju na europskoj razini, osobito za procjenu učinka na gospodarsku ravnotežu određene usluge. Lokalnim i regionalnim vlastima trebao bi, također, biti omogućen razuman rok za preuzimanje kontrole u slučaju sumnje u održavanje takve ravnoteže.

33. podsjeća da je naplata prijevoza neraskidivo povezana s otvaranjem tržištima. Bolja koordinacija između željezničkih poduzeća, kao i s lokalnim i regionalnim kompetentnim vlastima, nužna je na ovom području.

34. procjenjuje da bi zahtjev za sudjelovanjem poduzeća koja pružaju domaće usluge u domaćem sustavu informacija o ponudi i naplati prijevoza (intermodalni) morao postati obavezan jer je razvoj s njim povezanih usluga značajan čimbenik poboljšanja atraktivnosti kolektivnog prijevoza, a osobito željezničkog.

C. ***Tehnički stup odbor regija***

35. slaže se s predviđanjem Komisije u vezi s glavnim problemima i granicama u postojećem europskom zakonodavnom okviru po pitanju tehnike.

36. podržava jačanje uloge Europske agencije za željeznice (ERA) sa sjedištem u Valenciennesu, čiji je cilj podržati tehničku interoperabilnost i usklađivanje sigurnosnih procedura, ubrzati uspostavu jedinstvenog odobrenja za stavljanje vozila u promet i pojačati moći ERA-e kako bi se izbjegli važni problemi stvoreni divergencijama između 26 nacionalnih vlasti. Vozila namijenjena za vožnju isključivo unutar zemlje mogu nastaviti biti podložne odobrenju nadležnih nacionalnih vlasti po pitanju sigurnosti.

37. ipak, zahtijeva uzimanje u obzir prijelaznog razdoblja prije nego ERA postane u potpunosti operativna za svoje nove misije.

38. podržava cilj koji je Komisija odredila o smanjenju broja nacionalnih pravila ukidanjem suvišnih pravila ili onih koja nisu u skladu s pravom Europske unije i tehničkim specifikacijama za interoperabilnost.

39. pozdravlja određene prijedloge Europske komisije o ulozi ERA-e i o stvaranju žalbenog tijela unutar nje. Europska komisija predlaže jačanje uloge Agencije i pretvaranje Agencije u jedinstveni informacijski punkt za vozila i certifikate sigurnosti za željeznička poduzeća. Potrebno je ojačati i pojasniti ovlasti Agencije, njezinih sredstava (financijskih i ljudskih) i odgovornosti. Isto se podrazumijeva i za Odbor za žalbe.

40. zahtijeva da Odbor regija bude uključen u razvoj programa Europske agencije za željeznice.

41. poziva da se ne propusti napraviti analize troškova i dobiti za mjere interoperabilnosti i njihova utjecaja za lokalne i regionalne vlasti.

II. **PREPORUKE ZA AMANDMANE**

Amandman 1.

COM (2013) 28 final

Nova uvodna izjava nakon uvodne izjave 9.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Načelo recipročnosti važno je oruđe za sprečavanje svakog narušavanja tržišnog natjecanja; ono se mora primjenjivati na poduzeća trećih zemalja koje žele sudjelovati u postupcima javnih natječaja u Europskoj uniji.

Obrazloženje

Prijevoznicima iz trećih zemalja ne treba dati mogućnost da sudjeluju u postupcima javnih natječaja u zemljama članicama EU-a ako treća zemlja o kojoj je riječ nije još otvorila svoje vlastito tržište prijevoznicima iz država članica EU.

Amandman 2.

COM (2013) 28 final

Uvodna izjava 15.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Priprema željezničkih prijevoznika za obvezno konkurentno javno nadmetanje za ugovore o obavljanju javnih usluga zahtijeva dodatno vrijeme kako bi se omogućilo učinkovito i održivo unutarnje restrukturiranje poduzeća s kojima su se u prošlosti takvi ugovori izravno sklapali. Prijelazne mjere stoga su nužne za ugovore koji se izravno dodjeljuju između datuma stupanja na snagu postojeće uredbe i 3. prosinca 2019. godine.	Priprema željezničkih prijevoznika za ~~obvezno~~ konkurentno javno nadmetanje za ugovore o obavljanju javnih usluga zahtijeva dodatno vrijeme kako bi se omogućilo učinkovito i održivo unutarnje restrukturiranje poduzeća s kojima su se u prošlosti takvi ugovori izravno sklapali. Prijelazne mjere stoga su nužne za ugovore koji se izravno dodjeljuju između datuma stupanja na snagu postojeće uredbe i 3. prosinca 2019. godine.

Amandman 3.

COM (2013) 28 final

Uvodna izjava 18.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
18. Komisija je u okviru izmjene Uredbe (EZ) br. 994/98 (Uredba o davanju ovlasti) predložila i izmjenu Uredbe br. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Radi usklađivanja pristupa uredbama o skupnom izuzeću na području državnih potpora i u skladu s postupcima predviđenim člankom 108. stavkom 4. i člankom 109. Ugovora, potpore za koordinaciju prijevoza ili povrat sredstava za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih pojmu javne usluge kako je navedeno u članku 93. Ugovora trebale bi pripadati području primjene Uredbe o davanju ovlasti.	~~18. Komisija je u okviru izmjene Uredbe (EZ) br. 994/98 (Uredba o davanju ovlasti) predložila i izmjenu Uredbe br. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Radi usklađivanja pristupa uredbama o skupnom izuzeću na području državnih potpora i u skladu s postupcima predviđenim člankom 108. stavkom 4. i člankom 109. Ugovora, potpore za koordinaciju prijevoza ili povrat sredstava za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih pojmu javne usluge kako je navedeno u članku 93. Ugovora trebale bi pripadati području primjene Uredbe o davanju ovlasti.~~

Obrazloženje

Pozivanje na načelo izuzeća od obveze prijave naknada prema drugom tekstu promijenilo bi cjelokupnu prirodu Uredbe o obvezama javnih usluga i opteretilo rizikom velike pravne nesigurnosti javne usluge putničkog prijevoza.

Amandman 4.

COM (2013) 28 final

Članak 2., točka c)

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
c) „Lokalna nadležna vlast” svaka je nadležna vlast čije geografsko područje nadležnosti nije nacionalno i koja pokriva potrebe prijevoza urbane aglomeracije ili ruralnog područja.	c) „Lokalna nadležna vlast” svaka je nadležna vlast čije geografsko područje nadležnosti ~~nije nacionalno~~ ne pokriva sav teritorij države članice ili ~~i~~ koja pokriva potrebe prijevoza ~~a~~ regije ili urbane aglomeracije ili ruralnog područja, uključujući i prekograničnu razinu;

Obrazloženje

„Nije nacionalno" može imati dva značenja: da ne pokriva cjelokupno područje jedne države članice, ili da se radi o lokalnoj nadležnoj vlasti koja može imati svoj teritorij u dvije države članice ili više. Definicija mora biti pojašnjena kako bi se popratilo nastajanje organizatora prijevoza koji imaju prekogranične nadležnosti.

Povrh toga, regije moraju biti nedvosmisleno pokrivene postojećom uredbom.

Amandman 5.

COM (2013) 28 final

Članak 2., točka e)

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
e) Opseg obveza javnih službi isključuje sve usluge javnog prijevoza koje nadilaze ono što je nužno za iskorištavanje mrežnih učinaka na lokalnoj, regionalnoj i podnacionalnoj razini.	~~e) Opseg obveza javnih službi isključuje sve usluge javnog prijevoza koje nadilaze ono što je nužno za iskorištavanje mrežnih učinaka na lokalnoj, regionalnoj i podnacionalnoj razini.~~ e) Opseg obveza javnih službi uključuje sve usluge javnog prijevoza koje stvaraju mrežne učinke na lokalnoj, regionalnoj i podnacionalnoj razini; ti učinci mogu proizlaziti iz spajanja isplativih i neisplativih linija.

Obrazloženje

Ako je regionalna linija prijevoza na pozitivnoj nuli ili ostvaruje profit, ona mora moći biti integrirana u ugovor s drugim deficitarnim linijama kako bi njezin profit doprinosio financiranju deficitarnih linija i kako bi bilo moguće postići optimizaciju tehničkih sredstava potrebnih za korištenje,o javnim uslugama u slučaju da je to potrebno.

Amandman 6.

COM (2013) 28 final

Članak 2a., stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
1. Nadležna tijela vlasti uspostavljaju i redovno ažuriraju planove javnog prijevoza putnika kojima se obuhvaćaju svi relevantni načini prijevoza za područje u njihovoj nadležnosti.	1. Nadležna tijela vlasti uspostavljaju i redovno ažuriraju planove javnog prijevoza putnika kojima se obuhvaćaju svi relevantni načini prijevoza za područje u njihovoj nadležnosti. Ove obveze primjenjuju se isključivo za gradove s više od 100 000 stanovnika.
Spomenuti planovi definiraju ciljeve politike javnog prijevoza i sredstva njezina provođenja te pokrivaju sve načine prijevoza za svoje područje odgovornosti. Planovi prijevoza sadržavaju barem sljedeće:	Spomenuti planovima definiraju se ciljevi politike javnog prijevoza i sredstva njezina provođenja, i pokrivaju svi načine prijevoza za područje za koje su spomenute vlasti odgovorne. Planovi prijevoza sadržavaju barem sljedeće:
a) strukturu mreže ili linije;	a) strukturu mreže ili linije;
b) osnovne zahtjeve koji moraju zadovoljiti ponudu javnog prijevoza poput dostupnosti, teritorijalne povezanosti, sigurnosti, međupovezanosti istorodnih i raznorodnih vidova prijevoza na ključnim prometnim čvorištima, karakteristike ponude poput rasporeda korištenja, učestalosti usluga i minimalnu stopu iskorištenosti kapaciteta;	b) osnovne zahtjeve koje ponuda javnog prijevoza mora zadovoljiti, poput dostupnosti, teritorijalne povezanosti, sigurnosti, međupovezanosti istorodnih i raznorodnih vidova prijevoza na ključnim prometnim čvorištima, karakteristike ponude poput načela uspostavljanja rasporeda ~~korištenja~~ i učestalosti usluga ~~i minimalnu stopu iskorištenosti kapaciteta~~;

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
c) norme kvalitete elemenata kao što su karakteristike opreme postaja kao i željezničkih vozila, točnost i pouzdanost, čistoća, usluge korisnicima i njihovo informiranje, postupanje s prigovorima i žalbama, nadzor kvalitete usluga;	c) norme kvalitete elemenata kao što su karakteristike opreme postaja kao i željezničkih vozila, točnost i pouzdanost, čistoća, usluge korisnicima i njihovo informiranje, postupanje s prigovorima i žalbama, nadzor kvalitete usluga;
d) načela politike određivanja tarifa;	d) načela politike određivanja tarifa;
e) operativne zahtjeve poput prijevoza bicikala, upravljanja prometom i plana u slučaju smetnji u prometu.	e) operativne zahtjeve poput prijevoza bicikala, upravljanja prometom i plana u slučaju smetnji u prometu.;
	f) zahtjeve za socijalnu i teritorijalnu koheziju.
Pri izradi planove javnog prijevoza, nadležne vlasti moraju voditi računa osobito o pravilima koja se primjenjuju na području prava putnika, socijalnih pitanja, zapošljavanja i zaštite okoliša.	Pri izradi planove javnog prijevoza, nadležne vlasti moraju voditi računa osobito o pravilima koja se primjenjuju na području prava putnika, socijalnih pitanja, zapošljavanja i zaštite okoliša kako bi se spriječio damping u tim područjima.
	Planovi javnog prijevoza morat će se podnijeti regulatornom tijelu radi dobivanja mišljenja mjesec dana prije njihova objavljivanja.
	Nadležne vlasti moraju međusobno surađivati kako bi koordinirale informacije sadržane u njihovim planovima prijevoza te ustanovile zajedničke planove prijevoza za usluge regionalnog prekograničnog prijevoza.
Nadležne vlasti usvajaju planove javnog prijevoza nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, a potom ih objavljuju. Za potrebe ove uredbe, zainteresirane strane koje treba uzeti u obzir su u najužem smislu prijevoznici, eventualno upravitelji infrastrukture, ako je moguće, kao udruge predstavnika putnika i organizacije zaposlenika.	Nadležne vlasti usvajaju planove javnog prijevoza nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, a potom ih objavljuju. Za potrebe ove uredbe, zainteresirane strane koje treba uzeti u obzir su u najužem smislu prijevoznici, eventualno upravitelji infrastrukture, kao i udruge predstavnika putnika i organizacije zaposlenika.
	Prijašnji ili sadašnji pružatelji javnih usluga dužni su nadležnim vlastima pružiti potrebne informacije u roku od mjesec dana od primljenog zahtjeva, čak i kada je riječ o vlastima iz susjedne države članice.

Obrazloženje

Planovi javnih putničkih prijevoza mogu stvoriti teške i dodatne obveze, no bez učinka na glavne linije vlakova koje su vezane sporazumom o prostornom uređenju. Predloženim amandmanom sugerira se da im se ograniče obveze isključivo na gradove određene veličine.

Vodeći računa o složenosti i promjenjivosti rasporeda korištenja (iz razloga koji nisu pod kontrolom nadležnih tijela), realističnije je navesti načela rasporeda u planu prijevoza.

Na linijama koje se manje koriste, obveza minimalne stope iskorištenosti kapaciteta može negativno utjecati na tu javnu uslugu i bila bi stoga suprotna interesima nadležne vlasti.

Intermodalnost, kao i prekograničnu koordinaciju, treba ohrabrivati.

Za planove javnog prijevoza potrebni su precizni podaci o razvoju tržišta različitih načina prijevoza. Sudionici na tržištu zadržavaju osnovne izvore informacija te ih stoga moraju podijeliti s javnim autoritetom.

Amandman 7.

COM (2013) 28 final

Članak 2a., stavak 4.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Specifikacije obveza obavljanja javnih usluga i s njima povezana naknada neto financijskog učinka obveza obavljanja javnih usluga trebaju odgovarati ovim kriterijima:	Specifikacije obveza obavljanja javnih usluga i s njima povezana naknada neto financijskog učinka obveza obavljanja javnih usluga trebaju odgovarati ovim kriterijima:
(a) postižu ciljeve iz nacrta javnog prijevoza na troškovno najučinkovitiji način;	(a) postižu ciljeve iz nacrta javnog prijevoza na ~~troškovno~~ najučinkovitiji način;

Amandman 8.

COM (2013) 28 final

Članak 4. stavak 8.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
8. Svim zainteresiranim stranama nadležna tijela stavljaju na raspolaganje relevantne informacije za pripremu ponude u okviru konkurentnog postupka nadmetanja.	8. Svim zainteresiranim stranama nadležna tijela stavljaju na raspolaganje relevantne informacije za pripremu ponude u okviru konkurentnog postupka nadmetanja. Upravitelji željezničke infrastrukture, željeznička poduzeća koja izvršavaju ili su izvršila ugovor o javnim uslugama, moraju pomoći nadležnim vlastima u pružanju svih relevantnih informacija. Oni su odgovorni za točnost podataka pruženih nadležnoj vlasti.
Ove se informacije prije svega odnose na broj putnika, tarife, troškove i račune povezane s javnom uslugom prijevoza putnika pokrivene javnim natječajem, i precizne informacije o specifikacijama relevantne infrastrukture za korištenje vozila ili potrebnih željezničkih vozila te im omogućavaju da pripreme utemeljene planove njihova korištenja. Upravitelji željezničke infrastrukture pomažu kompetentnim vlastima u pružanju svih specifikacija o relevantnoj infrastrukturi.	Ove se informacije prije svega odnose na broj putnika, tarife, troškove i račune povezane s javnom uslugom prijevoza putnika pokrivenom natječajem, i precizne informacije o specifikacijama relevantne infrastrukture za korištenje vozila ili potrebnih željezničkih vozila te im omogućavaju da pripreme utemeljene planove njihova korištenja. Upravitelji željezničke infrastrukture pomažu kompetentnim vlastima u pružanju svih specifikacija o relevantnoj infrastrukturi.
Nepoštivanje prethodno navedenih odredbi podložno je pravnoj kontroli predviđenoj člankom 5. stavkom 7.	Nepoštivanje prethodno navedenih odredbi podložno je pravnoj kontroli predviđenoj člankom 5. stavkom 7.
	Trenutni prijevoznik neke linije ili mreže koja je predmet nekog konkurentskog javnog natječaja mora nadležnoj vlasti osigurati potrebne podatke za pripremu ponude i to besplatno, potpuno i precizno, osobito kada je riječ o potražnji putovanja i računima dobivenim iz prijevoza putnika, u granicama poslovne tajne.
	Bivši korisnik i upravitelj infrastrukture moraju nadoknaditi drugim prijevoznicima sav dug uzrokovan ponudama izvedenim na temelju netočnih ili nedostatnih informacija.

Obrazloženje

Informacije upravitelja infrastrukture nisu dovoljne jer one ne sadržavaju poslovne podatke željezničkog prijevoznika. Prethodni i/ili aktualni pružatelji usluga moraju osigurati informacije, a osobito to moraju učiniti prethodni prijevoznici kako bi zajamčili nediskriminatorni pristup informacijama. Ovo ujednačavanje je nužno potrebno, čak i s rizikom da se nadležne vlasti opterete obvezama koje neće biti u mogućnosti poštovati.

Amandman 9.

COM (2013) 28 final

Članak 5., novi stavak nakon stavka 3.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Nadležne vlasti mogu isključiti prijevoznike trećih zemalja iz postupka tržišnog natjecanja kada te zemlje ne predviđaju takav postupak za poduzeća u zemljama članica Unije.

Obrazloženje

Prijevoznicima iz trećih zemalja ne treba dati mogućnost da sudjeluju u postupcima javnih natječaja u zemljama članicama EU-a ako treća zemlja o kojoj je riječ nije još otvorila svoje vlastito tržište prijevoznicima iz država članica EU.

Amandman 10.

COM (2013) 28 final

Članak 5. stavak 4.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
4. Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležna tijela mogu odlučiti izravno sklopiti ugovore o obavljanju javnih usluga:	4. Osim ako to zabranjuje nacionalni zakon, nadležna tijela mogu odlučiti izravno sklopiti ugovore o obavljanju javnih usluga:
(a) čija je prosječna godišnja vrijednost procijenjena na manje od 1 000 000 eura ili manje od 5 000 000 eura u slučaju da ugovor o javnim uslugama uključuje pružanje usluge javnog prijevoza željeznicom, ili	(a) čija je prosječna godišnja vrijednost procijenjena na manje od 1 000 000 eura ili manje od 5 000 000 eura u slučaju da ugovor o javnim uslugama uključuje pružanje usluge javnog prijevoza željeznicom, ili
(b) čija je svrha godišnja opskrba od manje od 300 000 kilometara javne usluge prijevoza putnika ili manje od 150 000 kilometara u slučaju ugovora o javnim uslugama koji uključuje pružanje usluge javnog prijevoza željeznicom.	(b) čija je svrha godišnja opskrba od manje od 300 000 kilometara javne usluge prijevoza putnika ili manje od ~~150 000~~ 500 000 kilometara u slučaju ugovora o javnim uslugama koji uključuje pružanje usluge javnog prijevoza željeznicom.

Obrazloženje

Prag koji je predložila Komisija od 150 000 kilometara godišnje za javni prijevoz željeznicom isključuje sve željezničke linije na kojima bi ovaj način prijevoza bio relevantan. Prag od 500 000 kilometara omogućuje da iznimke od pravila postupka javnog natječaja budu ograničene na jedinstvene linije relevantne dužine za prijevoz željeznicom i s razinom održive usluge za željeznički način prijevoza.

Amandman 11.

COM (2013) 28 final

Članak 5., novi stavak nakon stavka 4.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Odluka o izravnoj dodjeli ugovora o pružanju usluga mora u roku od dva mjeseca biti proslijeđena na savjetovanje regulatornom tijelu definiranom člankom 55. Direktive 2012/34/EZ.

Obrazloženje

Ova nova točka omogućuje uključivanje nadležnog nadzornog tijela u postupak organiziranja željezničkog prijevoza bez ograničavanja ovlasti nadležnih lokalnih tijela da izravno dodijele ugovor o pružanju usluga unutarnjim pružateljima usluga. Istovremeno, ova točka postavlja uvjete za izravno dodjeljivanje usluga tako da se ograniči mogućnost oligopolnog položaja;

Amandman 12.

COM (2013) 28 final

Članak 5., novi stavak nakon stavka 6.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležne vlasti mogu odlučiti da izravno dodijele ugovore o javnim uslugama prijevoza željeznicom, uz iznimku drugih načina željezničkog prijevoza poput podzemne željeznice ili tramvaja. Odstupajući od članka 4. stavka 3., trajanje takvih ugovora ne prelazi deset godina, osim kada se primjenjuje članak 4. stavak 4. Ipak, ako je ugovor već predmetom izravne dodjele i ako pokazatelji kvalitete usluga opadaju za prosječno više od 10 posto (%) u ukupnom trajanju ugovora zbog razloga koji ovise o prijevozniku, taj ugovor mora postati predmetom javnog natječaja kada istekne. Šest mjeseci nakon usvajanja sadašnje uredbe, Europska komisija definirat će kvalitetu delegiranim aktima u funkciji serije pokazatelja izvedbe uključujući i točnost.

Obrazloženje

Potrebno je obnoviti mogućnost da se pribjegne izravnoj dodjeli ugovora, no postavljajući pritom vremenski okvir. Ako ta mogućnost ne funkcionira na zadovoljavajuć način, nadležne vlasti morat će odmah pribjeći postupku javnog natječaja.

Amandman 13.

COM (2013) 28 final

Članak 5a. stavak 2.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
[…]	[…]

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Nadležno tijelo vlasti može ispuniti zahtjev iz prvog podstavka na jedan od sljedećih načina:	Nadležno tijelo vlasti može ispuniti zahtjev iz prvog podstavka ~~na jedan od sljedećih načina~~ prema različitim načinima kojima se pospješuje ekonomija razmjera, kao što su sljedeći:
(a) da samo stekne željeznička vozila korištena u svrhu izvršenja ugovora o javnim uslugama s ciljem da ih stavi na raspolaganje prijevozniku po tržišnoj cijeni ili u okviru ugovora o javnim uslugama primjenom članka 4. stavka 1. točke b), članka 6. i, ako je potrebno, dodatka ugovoru;	(a) da samo stekne željeznička vozila korištena u svrhu izvršenja ugovora o javnim uslugama s ciljem da ih stavi na raspolaganje prijevozniku po tržišnoj cijeni ili u okviru ugovora o javnim uslugama primjenom članka 4. stavka 1. točke b), članka 6. i, ako je potrebno, dodatka ugovoru;
(b) pribavljanjem garancije za financiranje željezničkih vozila korištenih za izvršenje ugovora o javnim uslugama po tržišnoj cijeni ili u okviru ugovora o javnim uslugama primjenom članka 4. stavka 1. točke b), članka 6, i ako je potrebno, primjenom dodatka ugovoru. Takva garancija može pokriti rizik povezan s rezidualnom vrijednošću poštujući relevantna pravila za državne potpore, kada je to primjenjivo;	(b) pribavljanjem garancije za financiranje željezničkih vozila korištenih za izvršenje ugovora o javnim uslugama po tržišnoj cijeni ili u okviru ugovora o javnim uslugama primjenom članka 4. stavka 1. točke b), članka 6, i ako je potrebno, primjenom dodatka ugovoru. Takva garancija može pokriti rizik povezan s rezidualnom vrijednošću poštujući relevantna pravila za državne potpore, kada je to primjenjivo;
(c) angažirajući se da u ugovoru o javnim uslugama stekne željeznička vozila po tržišnoj cijeni do isteka rečenog ugovora.	(c) angažirajući se da u ugovoru o javnim uslugama stekne željeznička vozila po tržišnoj cijeni do isteka rečenog ugovora;
	(d) surađujući s lokalnim susjednim vlastima kako bi imala na raspolaganju veću količinu željezničkih vozila;
	(e) zatraživanjem potpore države članice kako bi popratila jedan od načina pokrivanja rezidualne vrijednosti željezničkih vozila.
[…]	[…]

Obrazloženje

Ne treba isključiti niti jednu metodu lokalnog financiranja (npr. jamstva, preuzimanja poduzeća, izravnu kupovinu i druge). No, to ipak ne znači da se vlade mogu otresti vlastite odgovornosti neprimjereno prebacujući teret na lokalne vlasti. Kroz zakonodavni i regulatorni okvir treba poticati tržište željezničkih vozila promičući prije svega ekonomiju razmjera te odgovarajuće financijske aranžmane.

Amandman 14.

COM (2013) 28 final

Članak 8. stavak 2a

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
2a. Ugovori o obavljanju javnih usluga željezničkog prijevoza putnika koji su izravno sklopljeni između 1. siječnja 2013. i 2. prosinca 2019. mogu se nastaviti do datuma isteka njihove valjanosti. Ipak se , ni u kojem slučaju, ne mogu se produžiti nakon 31. prosinca 2022. godine.	2a. Ugovori o obavljanju javnih usluga željezničkog prijevoza putnika koji su izravno sklopljeni između ~~1. siječnja 2013.~~ datuma stupanja na snagu ove uredbe i 2. prosinca 2019. godine mogu se nastaviti do datuma isteka njihove valjanosti. Ipak se, ni u kojem slučaju, ne mogu produžiti nakon 31. prosinca 2022. godine. Ova odredba ne primjenjuje se na one ugovore koji su bili zaključeni prije stupanja na snagu ove uredbe.

Obrazloženje

Stupanje na snagu predloženih promjena mora odgovarati datumu stupanja na snagu revidirane uredbe. Taj propis neće zahvatiti prethodno zaključene ugovore.

Amandman 15.

COM(2013) 29 final

Uvodna izjava 10.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Cilj postojećih zahtjeva Direktive 2012/34/EU jest neovisnost u donošenju odluka kao i pravna i organizacijska neovisnost. Oni ne isključuju potpuno mogućnost očuvanja integriranog poduzeća, pod uvjetom da se osiguraju ove tri kategorije neovisnosti. Kada je riječ o neovisnosti u odlučivanju, potrebno je odgovarajućim mjerama zaštite osigurati da integrirano poduzeće ne može zadržati kontrolu nad odlukama upravitelja infrastrukture. Ipak, čak i stroga primjena ovih zaštitnih mjera ne može u potpunosti isključiti rizik diskriminiranja konkurenata poduzeća koje je vertikalno integrirano. Tako preostaje rizik daljnjeg postojanja unakrsne subvencije u integriranim strukturama poduzeća, ili je pak organima kontrole vrlo teško provjeriti i jamčiti poštovanje zaštitnih mjera koje su pokrenute upravo kako bi se to spriječilo. Institucijsko razdvajanje upravljanja infrastrukturom i djelatnosti prijevoza najučinkovitija je mjera za rješenje ovih problema.	Cilj postojećih zahtjeva Direktive 2012/34/EU jest neovisnost u donošenju odluka kao i pravna i organizacijska neovisnost. Oni ne isključuju ~~potpuno~~ mogućnost očuvanja integriranog poduzeća, pod uvjetom da se ~~osiguraju ove tri kategorije~~ zadrži neovisnost upravitelja u odnosu na prijevoznika u obavljanju osnovnih funkcija, a to su donošenje odluka o podjeli voznih puteva vlakova i pristojbama za infrastrukture, o kolodvorima, investicijama i održavanju ~~zadrže~~. Kada je riječ o neovisnosti u odlučivanju, potrebno je odgovarajućim mjerama zaštite osigurati da integrirano poduzeće ne može zadržati kontrolu nad odlukama upravitelja infrastrukture. ~~Ipak, čak i stroga primjena ovih zaštitnih mjera ne može u potpunosti isključiti rizik diskriminiranja konkurenata poduzeća koje je vertikalno integrirano. Tako preostaje rizik daljnjeg postojanja unakrsne subvencije u integriranim strukturama poduzeća, ili je pak organima kontrole vrlo teško provjeriti i jamčiti poštovanje zaštitnih mjera koje su pokrenute upravo kako bi se to spriječilo. Institucijsko razdvajanje upravljanja infrastrukturom i djelatnosti prijevoza najučinkovitija je mjera za rješenje ovih problema.~~

Obrazloženje

Komisija polazi od ideološkog postulata da je potpuno odvajanje djelatnosti najbolje rješenje. To je tek ideološki postulat koji nema svoje mjesto u nacrtu direktive koja mora ostati neutralna u ovom pogledu.

Amandman 16.

COM(2013) 29 final

Članak 6. točka 2.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Europska komisija predlaže brisanje članka 6. stavka 2.,Direktive 2012/34/EU.	*Predlaže zadržavanje članka 6. stavka 2. Direktive 2012/34/EU u sljedećem obliku:* Kako bi se izbjegli troškovi pretjerano velikih transakcija, države članice mogu odrediti da odvajanje pretpostavlja uspostavljanje zasebnih odjela u istom poduzeću pod uvjetom da to poduzeće ima najmanje 3 000 zaposlenika i da su njegove aktivnosti ograničene na lokalni prijevoz, na infrastrukturi manjoj od 150 kilometara

Obrazloženje

Budući da je riječ o institucionalnom odvajanju upravljanja infrastrukturom i aktivnosti prijevoza u slučaju poduzeća čija je djelatnost ograničena isključivo na pružanje usluga regionalnog dosega, preporučuje se da se zadrže pravila koja su trenutno na snazi. Potrebno je primijetiti da bi, u slučaju malih poduzeća koja pružaju usluge koristeći vlastitu infrastrukturu, takvo institucionalno razdvajanje dovelo do značajne disperzije njihovih snaga i povećanja troškova funkcioniranja te, posljedično, kompenzacije koja bi im se dodjeljivala iz javnih sredstava.

Amandman 17.

COM(2013) 29 final

Članak 7. stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Države članice vode računa o tome da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije navedene u članku 3. stavku 2. i bude neovisan od svakog željezničkog poduzeća.	Države članice vode računa o tome da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije navedene u članku 3., stavku 2. i bude neovisan od svakog željezničkog poduzeća kada je riječ o ključnim funkcijama odlučivanja o voznim putevima vlakova i pristojbama za infrastrukture te kolodvorima, investicijama i održavanju.
Kako bi se jamčila neovisnost upravitelja infrastrukture, države članice vode računa o tome da oni budu određeni kao pravne osobe koje se razlikuju od bilo kojeg željezničkog poduzeća.	Kako bi se zajamčila neovisnost upravitelja infrastrukture, države članice ~~vode računa o tome da oni budu određeni kao pravne osobe koje se razlikuju od bilo kojeg željezničkog poduzeća.~~ mogu djelovati prema vlastitom nahođenju, u skladu s načelom supsidijarnosti.

Amandman 18.

COM(2013) 29 final

Članak 7. stavak 5.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Ako s datumom stupanja na snagu ove Direktive upravitelj infrastrukture pripada vertikalno integriranom poduzeću, države članice mogu odlučiti ne primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U tom slučaju, država članica o kojoj je riječ vodi računa o tome da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije navedene u članku 3. stavku 2. i uživa neovisnost u odlučivanju kao i organizacijsku neovisnost u odnosu na svako željezničko poduzeće, u skladu sa zahtjevima iz članaka 7a. do 7c.	~~Ako na dan stupanja na snagu ove Direktive upravitelj infrastrukture pripada vertikalno povezanom poduzeću, d~~ Države članice mogu odlučiti ne primjenjivati stavke 2. do 4. ovog članka. U tom slučaju, država članica o kojoj je riječ vodi računa o tome da upravitelj infrastrukture obavlja sve funkcije navedene u članku 3. stavku 2. i uživa neovisnost u odlučivanju kao i organizacijsku neovisnost u odnosu na svako željezničko poduzeće, u skladu sa zahtjevima iz članaka 7a. do 7c.

Obrazloženje

Omogućuje povratak na integrirani model, bez obzira na situaciju u trenutku stupanja na snagu ove Direktive.

Amandman 19.

COM(2013) 29 final

Članak 7b. stavak 3.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
3. Upravitelj infrastrukture na raspolaganju ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika krajnjih vlasnika vertikalno integriranog poduzeća.	3. Upravitelj infrastrukture na raspolaganju ima nadzorni odbor koji je sastavljen od predstavnika krajnjih vlasnika vertikalno integriranog poduzeća i od predstavnika nadležnih lokalnih i regionalnih vlasti ukoliko oni već ne pripadaju upravnom odboru upravitelja infrastrukture.
[…]	[…]

Obrazloženje

Lokalne i regionalne vlasti punopravni su sudionici željezničkog sustava. Upravo iz tog razloga one moraju biti uključene u tijela nadležna za donošenje odluka ili tijela koja nadziru upravitelje infrastruktura koje imaju prirodni monopol. One su veza između prijevoznika i krajnjih korisnika, čije potrebe poznaju.

Amandman 20.

COM(2013) 29 final

Članak 7b. stavak 5.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
5. […] Raspoređivanje osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća, osim raspoređivanja na koje se odnosi točka c), moguće je samo ako se može jamčiti da neće doći do razmjene osjetljivih informacija među njima.	5. […] Drugo raspoređivanje osoblja između upravitelja infrastrukture i drugih pravnih osoba u poduzeću koje je vertikalno integrirano, koje nije navedeno u točki c) moguće je. ~~samo ako se može jamčiti da neće doći do razmjene osjetljivih informacija među njima~~. Osoblje će svejedno biti obvezano poslovnom tajnom kada je riječ o njihovim prijašnjim aktivnostima, u skladu s trgovačkim pravom.

Obrazloženje

Primjena načela proporcionalnosti: pojam „osjetljive informacije" previše je nejasan da bi zaustavio unutarnje mobilnosti u željezničkim skupinama. Deficitarna razdoblja i drugi „kineski zidovi" bit će dostatni kako bi se omogućila nepropusnost „osjetljivih" informacija među podružnicama iste željezničke skupine. Budući da je to običaj u trgovačkom pravu, osoblje poduzeća mora se obvezati na čuvanje poslovne tajne.

Amandman 21.

COM(2013) 29 final

Članak 7b., novi stavak nakon stavka 7.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Europska komisija mora prije 1. siječnja 2019. godine provesti posebne odredbe o mobilnim radnicima kako bi spriječila platnu konkurenciju i damping te razmotrila specifični postupak certificiranja posade vlakova.

Obrazloženje

Nužno u željezničkom sektoru izbjeći platnu konkurenciju i damping koji su primijećeni u cestovnom i pomorskom sektoru.

Amandman 22.

COM(2013) 29 final

Članak 7c.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Postupak provjere usklađenosti	Postupak provjere usklađenosti
1. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija odlučuje o tome zadovoljavaju li upravitelji infrastrukture koji su dio vertikalno povezanog poduzeća zahtjeve iz članka 7a. i članka 7b. i je li provedbatih zahtjeva primjerena kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti	1. Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu odlučuje o tome zadovoljavaju li upravitelji infrastrukture ~~koji su dio vertikalno povezanog poduzeća~~ zahtjeve iz ~~članka~~ članaka 7.,7a. i ~~članka~~ 7b. i je li provedba tih zahtjeva primjerena kako bi se osigurali

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na zadanom tržištu.	ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na zadanom tržištu.
2. Komisija ima pravo od države članice u kojem vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan u razumnom roku tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije. Komisija se savjetuje s regulatornim tijelom ili tijelima o kojima je riječ i, ako je to primjereno, s mrežom regulatornih tijela iz članka 57.	2. Komisija ima pravo od dotične države članice ~~u kojem vertikalno povezano poduzeće ima poslovni nastan~~ tražiti da joj dostavi sve potrebne informacije u razumnom roku. Ona konzultira tijelo ili tijela kontrole o kojima je riječ, nadležne vlasti o kojima je riječ i, ~~po potrebi~~, mrežu tijela kontrole obuhvaćenih člankom 57.
3. Države članice mogu ograničiti prava pristupa iz članka 10. željezničkim prijevoznicima koji su dio vertikalno povezanog poduzeća kojem pripada upravitelj infrastrukture o kojem je riječ ako Komisija obavijesti države članice da nije podnesen zahtjev u skladu sa stavkom 1. ili da ga Komisija tek treba proučiti ili ako u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. odluči da:	3. Države članice mogu ograničiti prava pristupa iz članka 10. željezničkim prijevoznicima ~~koji su dio vertikalno povezanog poduzeća kojem pripada upravitelj infrastrukture o kojem je riječ~~ ako Komisija obavijesti države članice da nije podnesen zahtjev u skladu sa stavkom 1. ili da ga Komisija tek treba proučiti ili ako u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. odluči da:
a) na zahtjeve za informacijama koje je formulirala Komisija u skladu sa stavkom 2., nije odgovoreno na zadovoljavajuć način ili	a) na zahtjeve za informacijama koje je formulirala Komisija u skladu sa stavkom 2., nije odgovoreno na zadovoljavajuć način ili
b) upravitelj infrastrukture o kojem je riječ ne odgovara na zahtjeve iz članaka 7a. i 7b. ili	b) upravitelj infrastrukture o kojem je riječ ne odgovara na zahtjeve iz članka 7a. i 7b. ili
c) provođenje zahtjeva iz članaka 7a. i 7b. nedostatno je kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja u državi članici u kojoj je postavljen upravitelj infrastrukture.	c) provođenje zahtjeva iz članaka 7a. i 7b. nedostatno je kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti natjecanja za sve željezničke prijevoznike i izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja u državi članici u kojoj je postavljen upravitelj infrastrukture.
Komisija odlučuje u razumnom roku.	Komisija djeluje u razumnom roku.
4. Država članica o kojoj je riječ može zatražiti od Komisije da poništi svoju odluku iz stavka 3. u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. ako ta država članica na zadovoljavajući način dokaže Komisiji da više nema osnove za tu odluku. Komisija odlučuje u razumnom roku.	4. Država članica o kojoj je riječ može zatražiti od Komisije da poništi svoju odluku iz stavka 3. u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. ako ta država članica na zadovoljavajući način dokaže Komisiji da više nema osnove za tu odluku. Komisija djeluje ~~u razumnom roku~~ u roku od 30 radnih dana.
5. Ne dovodeći u pitanje stavke 1. do 4., regulatorno tijelo iz članka 55. neprestano nadzire ispunjavanje zahtjeva iz članaka 7a. i 7b. Svi podnositelji zahtjeva koji smatraju da ti zahtjevi nisu ispunjeni imaju pravo na žalbu regulatornom tijelu. Ako je takva žalba podnesena, regulatorno tijelo odlučuje u roku naznačenom u članku 56. stavku 9. o potrebnim mjerama za rješavanje situacije.	5. Ne dovodeći u pitanje stavke 1. do 4., regulatorno tijelo iz članka 55. neprestano nadzire ispunjavanje zahtjeva iz članaka 7a. i 7b. Svi podnositelji zahtjeva koji smatraju da ti zahtjevi nisu ispunjeni imaju pravo na žalbu regulatornom tijelu. Ako je takva žalba podnesena, regulatorno tijelo odlučuje u roku naznačenom u članku 56. stavku 9. o potrebnim mjerama za rješavanje situacije.

Obrazloženje

Komisija provodi diskriminaciju vertikalno integriranih poduzeća: Opseg provjera koje provodi Europska komisija trebao bi biti jednak i za integrirana i za razdvojena poduzeća. Poput svakog tijela kontrole, Komisija se mora držati preciznih rokova kako bi pojačala pravnu sigurnost za sve sudionike u sustavu.

Amandman 23.

COM(2013) 29 final

Članak 7d., stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Koordinacijski odbor	Koordinacijski odbor
1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore. Članovi tog odbora su barem upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te, po potrebi, tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici države članice i tijela kontrole u pitanju pozvani su da sudjeluju na sastancima koordinacijskog odbora kao promatrači.	1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture za svaku mrežu uspostave i organiziraju koordinacijske odbore, bili oni nacionalni, regionalni ili lokalni. Članovi tog odbora su barem upravitelj infrastrukture, poznati podnositelji zahtjeva u smislu članka 8. stavka 3. i, ako to zatraže, potencijalni podnositelji zahtjeva, njihove predstavničke organizacije, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te, ~~po potrebi~~ relevantnih , tijela regionalne i lokalne vlasti. Predstavnici države članice i tijela kontrole u pitanju pozvani su da sudjeluju na sastancima koordinacijskog odbora kao promatrači.

Obrazloženje

Budući da su važan sudionik politike prijevoza, regionalne i lokalne vlasti moraju nužno biti uključeni u rad koordinacijskog odbora.

Amandman 24.

COM(2013) 29 final

Članak 7e., stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Europska mreža upravitelja infrastrukture	Europska mreža upravitelja infrastrukture
1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži za razvoj željezničke infrastrukture Unije, prije svega kako bi se osigurala pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući koridore osnovne mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 i planom za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU.	1. ~~D~~U sljedeće dvije godine provedbe ove Direktive, državе članice ~~osiguravaju~~ zahtijevaju da upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u mreži predviđenoj za razvoj željezničke infrastrukture Unije, prije svega kako bi se osigurala pravovremena i učinkovita provedba transeuropske prometne mreže, uključujući koridore osnovne mreže, koridore za teretni prijevoz u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 i planom za uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) koji je utvrđen Odlukom 2012/88/EU, te učinkovitost regionalne željezničke suradnje na prekograničnoj razini.
Komisija je članica mreže. Ona koordinira i podržava radove na mreži te joj upućuje preporuke ako je potrebno. Nadzire aktivnu suradnju upravitelja infrastrukture.	Komisija je članica mreže. Ona koordinira i podržava radove na mreži te joj upućuje preporuke ako je potrebno. Nadzire aktivnu suradnju upravitelja infrastrukture. Sukladno članku 57. najmanje svake dvije godine Odbor regija i mrežu nadzornih organa izvještava o napretku ove mreže.

Obrazloženje

Europska mreža upravitelja infrastrukture predstavlja mogućnost rješavanja operativnih prekograničnih problema na odgovarajućoj razini. Lokalne vlasti moraju s njome biti povezane. Isto tako, mreža regulatora mora biti informirana o razvoju situacije u mreži upravitelja infrastrukture.

Amandman 25.

COM(2013) 29 final

Novi članak nakon članka 7e.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Upravitelj infrastrukture u okviru poduzeća određuje predstavnika za odnose s lokalnim i regionalnim vlastima. Taj predstavnik mora moći odgovoriti, u ime upravitelja infrastrukture, na pitanja lokalnih i regionalnih vlasti u roku od 5 dana.

Obrazloženje

Povećanje nadležnosti upravitelja infrastrukture mora biti popraćeno njihovom većom odgovornošću na međunarodnoj razini putem mreže upravitelja infrastrukture, no i na lokalnoj razini. Kao jedinstveni informacijski punkt, predstavnik lokalnih i regionalnih vlasti mora biti sposoban brzo odgovoriti na sva pitanja koja su mu postavljena.

Amandman 26.

COM(2013) 29 final

Članak 10., novi stavak nakon stavka 2.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Za potrebe jamčenja nediskriminatornog pristupa kolodvorima, upravitelji kolodvora i perona prijevoznicima i svakom kandidatu stavljaju na raspolaganje formular za žalbu koji je dostupan na internetu. Tijela kontrole i nadležne vlasti o kojima je riječ primaju godišnje izvješće o podnesenim žalbama.

Obrazloženje

Nediskriminatorni pristup mora se moći evaluirati u pravilnim vremenskim razmacima, posebno od strane lokalnih i regionalnih vlasti kojima je u interesu da korisnici na raspolaganju imaju kvalitetnu uslugu prijevoza.

Amandman 27.

COM(2013) 29 final

Članak 11., stavak 2.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Kako bi se odredilo je li gospodarska ravnoteža ugovora o javnoj službi kompromitirana, tijelo ili tijela kontrole određena člankom 55. izrađuju objektivnu gospodarsku analizu i temelje svoju odluku na unaprijed određenim kriterijima. Odgovaraju na zahtjev jedne od niže navedenih strana, u roku od mjesec dana po primitku informacije bitne za osiguravanje usluge prijevoza putnika u smislu članka 38. stavka 4.:	Kako bi se odredilo je li gospodarska ravnoteža ugovora o javnoj službi kompromitirana, tijelo ili tijela kontrole određena člankom 55. izrađuju objektivnu gospodarsku analizu i temelje svoju odluku na unaprijed određenim kriterijima. Odgovaraju na zahtjev jedne od niže navedenih strana, u roku od ~~mjesec dana~~ dva mjeseca po primitku informacije bitne za osiguravanje usluge prijevoza putnika u smislu članka 38. stavka 4.:

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
a) nadležna vlast ili vlasti koje su dodijelile ugovor o javnim uslugama;	a) nadležna vlast ili vlasti koje su dodijelile ugovor o javnim uslugama;
b) svaka nadležna vlast na koju se odnosi ovaj članak, a koja bi imala pravo ograničenja pristupa u ime ovog članka;	b) svaka nadležna vlast na koju se odnosi ovaj članak, a koja bi imala pravo ograničenja pristupa u ime ovog članka;
c) upravitelji infrastrukture;	c) upravitelji infrastrukture;
d) željezničko poduzeće koje provodi ugovor o javnim uslugama.	d) željezničko poduzeće koje provodi ugovor o javnim uslugama.

Obrazloženje

Rok od mjesec dana prekratak je za podnošenje prigovora protiv nove usluge prijevoza koja utječe na gospodarsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama.

Amandman 28.

COM(2013) 29 final

Članak 13a. stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Zajednički sustavi informiranja i naplate prijevoza:	Zajednički sustavi informiranja i naplate prijevoza:
1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice mogu od željezničkih prijevoznika zatražiti da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili odlučiti ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. Ako se uspostavi takav sustav, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuju poremećaji tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza.	1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 i Direktivu 2010/40/EU, države članice ~~mogu~~ od željezničkih prijevoznika ~~zatražiti~~ traže da sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili odlučiti ovlastiti nadležna tijela za uspostavu takvog sustava. ~~Ako~~ Kada se uspostavi takav sustav, države članice osiguravaju da se njime ne uzrokuju poremećaji tržišta ili pravi razlika između željezničkih prijevoznika te da njime upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge putničkog prijevoza. Taj pravni subjekt ili udruženje uključuje predstavnike lokalnih i regionalnih vlasti, koje u potpunosti sudjeluju u odlukama tog tijela.

Obrazloženje

Ovaj članak tvori pravni temelj za ispunjenje cilja regija za usklađivanje sustava naplate prijevoza na konkurentskom tržištu. On im omogućuje da pristupe različitim problemima koji su se pojavili u sustavima naplate prijevoza na kolodvorima kojima upravljaju izvorni prijevoznici.

Zahtjev za sudjelovanje poduzeća domaćeg putničkog prijevoza u nacionalnom sustavu informacija morao bi postati obveznim jer je razvoj povezanih usluga značajan čimbenik poboljšanja atraktivnosti kolektivnih načina prijevoza, a osobito željezničkog. Iz tog razloga, lokalne vlasti morat će se povezati s tijelima upravljanja sustavom.

Amandman 29.

COM(2013) 29 final

Članak 59., novi stavak nakon stavka 3.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Vertikalno integrirana poduzeća koja upravljaju infrastrukturama od manje od 150 kilometara ili pružaju željezničke usluge isključivo na lokalnoj razini ne podliježu člancima 7., 7a. i 7c. kada se usluge odnose na pomoćno upravljanje lučkim pomorskim i internim infrastrukturama, ne dovodeći u pitanje članak 13. stavak 3. ove Direktive, kao ni prijevoz robe na kratkim udaljenostima.

Obrazloženje

Ovim amandmanom teži se ka isključenju iz opsega primjene članaka 7., 7a. i 7c. male željezničke mreže kao i aktivnosti na blizinu kako bi se ispunile potrebe lokalnih i slabo razvijenih zajednica. Traži se također nediskriminatorni pristup uvođenju usluga.

Amandman 30.

COM(2013) 29 final

Članak 59., novi stavak nakon stavka 3.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	Vertikalno integrirana poduzeća koja upravljaju specifičnim investicijskim projektima obuhvaćenim člankom 32. stavkom 3. ove Direktive koji podliježu direktnoj konkurenciji drugih načina prijevoza ne podliježu člancima 7.i 7a. do 7c.

Obrazloženje

Ovim amandmanom, u skladu s drugim odredbama direktive 2012/34/EU želi se isključiti iz polja primjene članaka 7. i 7a do 7c. iznimne slučajeve „specifičnih investicijskih projekata" čija je isplativost osigurana tek dugoročno.

Amandman 31.

COM(2013) 27 final

Uvodna izjava 29.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
(29) Kako bi se učinkovito osigurala realizacija misija Agencije, države članice i Komisija morale bi imati svoje predstavnike u upravnom odboru koji ima potrebne ovlasti, uključujući i utemeljenje proračuna i odobravanje programa godišnjih i višegodišnjih radova.	(29) Kako bi se učinkovito osiguralo ostvarenje misija Agencije, države članice i Komisija morale bi imati svoje predstavnike u upravnom odboru koji ima potrebne ovlasti, uključujući i utemeljenje proračuna i odobravanje programa godišnjih i višegodišnjih radova, odnosno predmeta oko kojih se Odbor regija i predstavnička tijela moraju konzultirati.

Obrazloženje

U okviru programa godišnjih i višegodišnjih radova ERA-e trebalo bi se savjetovati s mrežom predstavničkih tijela željezničkog sektora i Odbora regija, jer se upravo na njih odnose rezultati i prioriteti rada ERA-e.

Amandman 32.

COM(2013) 27 final

Članak 33. stavak 5.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
Nacionalna tijela nadležna za izdavanje dozvola i rješenja navedenih u točkama c) i d) stavka 2. izvješćuju Agenciju u roku od mjesec dana o svakoj pojedinačnoj odluci o izdavanju, produljenju, izmjenama ili stavljanju izvan snage tih dozvola i rješenja.	Nacionalna tijela nadležna za izdavanje dozvola i rješenja navedenih u točkama c) i d) stavka 2. izvješćuju Agenciju u roku od mjesec dana o svakoj pojedinačnoj odluci o izdavanju, produljenju, izmjenama, odbijanju ili stavljanju izvan snage tih dozvola i rješenja, iznoseći razloge na kojima se odluka temelji. Agencija potvrđuje ili stavlja izvan snage svaku odluku u roku od mjesec dana te omogućuje zainteresiranim stranama da dođu na savjetovanje.

Obrazloženje

Ovom točkom se sprečava da nacionalna tijela vlasti izgube sve mogućnosti ispravljanja grešaka prije pribjegavanja Sudu EU-a, zbog čega bi Europska agencija za željeznice trebala biti uključena u ratificiranje ili stavljanje izvan snage odluka donesenih na nacionalnoj razini a koje su protivne duhu jedinstvenog Europskog željezničkog prostora.

Amandman 33.

COM(2013) 27 final

Članak 48. stavak 5.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
5. Upravni odbor do 30. studenog svake godine donosi i ažurira višegodišnji strateški plan rada. U obzir se uzima mišljenje Komisije. Pri izradi nacrta savjetuje se s Europskim parlamentom i mrežama obuhvaćenim člankom 34. Usvojeni strateški program rada prosljeđuje se državama članicama, Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i mrežama obuhvaćenim člankom 34.	5. Upravni odbor do 30. studenog svake godine donosi i ažurira višegodišnji strateški plan rada. U obzir se uzima mišljenje Komisije. Pri izradi nacrta savjetuje se s Europskim parlamentom, Odborom regija i mrežama obuhvaćenim člankom 34. Usvojeni višegodišnji program rada prosljeđuje se državama članicama, Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji, Odboru regija i mrežama obuhvaćenim člankom 34.

Obrazloženje

S Odborom regija se također treba savjetovati u okviru višegodišnjeg programa rada ERA-e, uzimajući u obzir da lokalne i regionalne vlasti sudjeluju u financiranju željezničkih vozila i imaju izravan interes u poboljšanju interoperabilnosti i sigurnosti.

Amandman 34.

COM(2013) 27 final

Članak 54. stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
1. Žalbu je moguće uložiti odboru za žalbe u vezi s odlukama koje je Agencija donijela u skladu s člancima 12., 16., 17. i 18.	1. Žalbu je moguće uložiti odboru za žalbe u vezi s odlukama koje je Agencija donijela u skladu s člancima 12., 16., 17. i 18. ili u vezi s nedostatkom reakcije Agencije u predviđenom roku.

Obrazloženje

U slučaju da Agencija ne djeluje ili ne odlučuje u fiksnim rokovima, mora biti omogućeno podnošenje žalbe.

Amandman 35.

COM(2013) 27 final

članak 56. stavak 1.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
1. Odbor za žalbe razmatra žalbu što je žurnije moguće. Onoliko često koliko je potrebno poziva strane uključene u žalbeni postupak da u predviđenom u roku predstave svoje primjedbe o mišljenjima koje im upućuje Odbor ili o komunikacijama koje dolaze od drugih strana. Strane u žalbenom postupku imaju mogućnost usmenog predstavljanja svojih primjedbi.	1. Odbor za žalbe razmatra žalbu što je žurnije moguće. Onoliko često koliko je potrebno poziva strane uključene u žalbeni postupak da u predviđenom u roku predstave svoje primjedbe o mišljenjima koje im upućuje Odbor ili o komunikacijama koje dolaze od drugih strana. Strane u žalbenom postupku imaju mogućnost usmenog predstavljanja svojih primjedbi. Odbor za žalbe proučava sve žalbe i, ovisno o slučaju, traži relevantne informacije i savjetuje se sa stranama uključenim u žalbeni postupak u roku od mjesec dana od primitka žalbe. Odbor se mora izjasniti o svim žalbama i usvojiti potrebne mjere kako bi popravio situaciju i informirao dotične strane o svojoj odluci u razumnom i unaprijed dogovorenom roku i u svim slučajevima u maksimalnom razdoblju od dva mjeseca od primitka svih relevantnih informacija. U slučaju nedostatka reakcije Agencije unutar roka, Odbor za žalbe može izreći službenu naredbu, a ako je potrebno, odrediti i financijsku kaznu.

Obrazloženje

Važno je detaljnije definirati postupke i rokove koje primjenjuje Odbor za žalbu analizom žalbi koje su mu upućene (na primjer, potrebno je definirati trenutak u kojem se upit smatra zaprimljenim kako bi se mogao izračunati rok jednom kada postupak započne).

Odboru za žalbe treba dodijeliti specifične ovlasti kako bi se primjenjivale njegove odluke poput, primjerice, naredbe ili financijskih kazni, osobito u slučaju nedostatka reakcije u predviđenom roku.

Amandman 36.

COM(2013) 27 final

Novi članak nakon članka 77.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	1. Agencija donosi odluke u skladu s člancima 12., 16., 17. i 18. počevši [2 godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe]. Do tog datuma, države članice nastavljaju provoditi primjenjive zakonodavne odredbe i propise.

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	2. Za vrijeme dodatnog prijelaznog razdoblja od 42 mjeseca počevši od datuma određenog stavkom 1., države članice nastavljaju izdavati certifikate i autorizacije odstupajući od članaka 12., 16., 17. i 18. pod uvjetima koje odredi Komisija u pravilima postavljenim za njihovo provođenje u skladu s člankom 75. Prije donošenja odluka, Agencija mora procijeniti hoće li one: — umanjiti razinu željezničke sigurnosti, i/ili — predstavljati proizvoljnu diskriminaciju ili pretjerano ograničenje usluge željezničkog prijevoza. Agencija može zatražiti od nacionalnih sigurnosnih vlasti da promijene odluku, ukinu njezinu primjenu ili je ponište. Ako nacionalna Agencija za sigurnost odbije reagirati, Agencija može slučaj predstaviti Komisiji ili odboru spomenutom u članku 75.

Obrazloženje

Na modelu prijelazne faze Europske agencije za zrakoplovnu sigurnost (EASA) po pitanju odgovornosti za certifikaciju zrakoplova, mehanizam mora biti predviđen za ERA-u kako bi se omogućilo progresivno zapošljavanje dodatnog osoblja i njihovo osposobljavanje za nove zadatke.

Amandman 37.

COM(2013) 30 final

Dodatak I, točka 4.2

Prijedlog Komisije	Izmjena OR-a
	3. **Kontrola troškova** U analizi troškova i koristi predloženih mjera među ostalim će se u obzir uzeti sljedeći elementi: — cijena predložene mjere, — koristi proširenja područja primjene interoperabilnosti na određene podkategorije mreža i vozila, — smanjenje troškova kapitala i davanja zahvaljujući ekonomiji razmjera i bolje korištenje vozila, — smanjenje troškova ulaganja i troškova održavanja/operativnih troškova zbog povećane konkurencije među proizvođačima i poduzećima za održavanje, — koristi za okoliš zbog tehničkih poboljšanja željezničkog sustava, — povećanje sigurnosti prometa. Povrh toga, ova će ocjena ukazati na mogući utjecaj za sve uključene prijevoznike i gospodarske sudionike, među kojima i lokalne i regionalne vlasti.

Obrazloženje

Ovaj odlomak aktualne direktive (dodatak I, točka 4.2) trebalo bi ponovo uvesti, kako bi se napravila procjena troškova i koristi svih predloženih tehničkih rješenja za svaku tehničku specifikaciju interoperabilnosti, u cilju provedbe najpogodnijih rješenja i to osobito na korist lokalnih i regionalnih vlasti.

Bruxelles, 8. listopada 2013.

Predsjednik
Odbora regija
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO