

I

(Teisėkūros procedūra priimami aktai)

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2016/2370

2016 m. gruodžio 14 d.

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES ⁽⁴⁾ sukuria bendra Europos geležinkelių erdvę, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros taisyklės. Bendra Europos geležinkelių erdvė turėtų būti baigta kurti taikant laisvo patekimo į vidaus geležinkelių rinkas principą ir pertvarkant infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros;
- (2) keleivių vežimo geležinkeliais rinkos dalis auga ne taip sparčiai, kaip plėtojamos kitos transporto rūšys. Bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimu turėtų būti prisidėta prie tolesnio geležinkelių transporto, kaip patikimos alternatyvos kitoms transporto rūšims, plėtojimo. Šiomis aplinkybėmis itin svarbu, kad teisės aktai, kuriais sukuria bendra Europos geležinkelių erdvę, būtų veiksmingai pradėti taikyti per nustatytą terminą;

⁽¹⁾ OL C 327, 2013 11 12, p. 122.

⁽²⁾ OL C 356, 2013 12 5, p. 92.

⁽³⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2016 m. spalio 17 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 431, 2016 11 22, p. 1). 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuria bendra Europos geležinkelių erdvę (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

- (3) Sąjungos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų ir tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos konkurencijai buvo atitinkamai atvertos 2007 m. ir 2010 m. laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/51/EB ⁽¹⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/58/EB ⁽²⁾. Be to, kai kurios valstybės narės taip pat atvėrė konkurencijai savo keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas – suteikė teisę laisvai patekti į rinką, viešųjų paslaugų sutartis pradėjo sudaryti konkurso tvarka arba pradėjo taikyti abi šias priemones. Toks rinkos atvėrimas turėtų turėti teigiamą poveikį bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui, taip užtikrinant, kad naudotojams būtų teikiamos geresnės paslaugos;
- (4) konkrečiomis Direktyvos 2012/34/ES taikymo srities išimtimis valstybėms narėms turėtų būti suteikiama galimybė atsižvelgti į jų teritorijoje esančių geležinkelių sistemų konkrečias struktūros ir veiklos organizavimo ypatybes, kartu užtikrinant bendros Europos geležinkelių erdvės vientisumą;
- (5) geležinkelių infrastruktūros eksploatavimas tinkle apima traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją. Tol, kol linija eksploatuojama, infrastruktūros valdytojas visų pirma turėtų užtikrinti, kad infrastruktūra būtų tinkama nustatytam naudojimui;
- (6) siekiant nustatyti, ar įmonė turėtų būti laikoma vertikalčiai integruota įmone, turėtų būti taikoma kontrolės sąvoka Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 ⁽³⁾ prasme. Kai infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė yra visiškai nepriklausomi vienas nuo kito, tačiau juos abu tiesiogiai kontroliuoja valstybė be tarpinio subjekto, jie turėtų būti laikomi atskirais. Geležinkelio įmonę ir infrastruktūros valdytoją kontroliuojanti ministerija neturėtų būti laikoma tarpiniu subjektu;
- (7) šia direktyva nustatomi papildomi reikalavimai siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą. Valstybės narės turėtų būti laisvos pasirinkti tarp skirtingų organizacinių modelių: nuo visiškai struktūrinio atskyrimo iki vertikalaus integravimo, taikant tinkamas apsaugos priemones siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nešališkumą esminių funkcijų, eismo valdymo ir techninės priežiūros planavimo atžvilgiu. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, nevirsijant nustatytose apmokestinimo už naudojimąsi infrastruktūra ir infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemose nustatytų ribų, infrastruktūros valdytojas turėtų organizacinę ir sprendimų priėmimo nepriklausomumą, kiek tai susiję su esminėmis funkcijomis;
- (8) vertikalčiai integruotose įmonėse turėtų būti taikomos apsaugos priemonės, siekiant užtikrinti, kad kiti tas įmones sudarantys juridiniai asmenys nedarytų lemiamos įtakos asmenų, atsakingų už sprendimų dėl esminių funkcijų priėmimą, skyrimui ir atleidimui iš pareigų. Atsižvelgiant į tai, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų nustatytos skundų teikimo procedūros;
- (9) valstybės narės turėtų nustatyti nacionalinę interesų konfliktų vertinimo sistemą. Taikydama šią sistemą reguliavimo institucija turėtų atsižvelgti į visus asmeninius finansinius, ekonominius ar profesinius interesus, kurie galėtų turėti netinkamo poveikio infrastruktūros valdytojo nešališkumui. Kai infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė vienas nuo kito nepriklauso, tai, kad juos tiesiogiai kontroliuoja ta pati valstybės narės valdžios institucija, šios direktyvos prasme neturėtų būti laikoma pagrindu, sukeliančiu interesų konfliktą;
- (10) sprendimų dėl traukinio linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo priėmimas yra esminė funkcija, kuri yra ypatingos svarbos siekiant užtikrinti nešališką ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros. Turėtų būti įdiegtos griežtos apsaugos priemonės, kad būtų išvengta bet kokios nederamos įtakos sprendimams, kuriuos priima infrastruktūros valdytojas dėl tokių funkcijų. Tos apsaugos priemonės turėtų būti pritaikomos, siekiant atsižvelgti į skirtingas geležinkelio subjektų valdymo struktūras;
- (11) taip pat turėtų būti imamasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad eismo valdymo ir techninės priežiūros planavimo funkcijos būtų vykdomos nešališkai, kad būtų išvengta konkurencijos iškraipymo. Taikant šią sistemą infrastruktūros valdytojai turėtų užtikrinti, kad geležinkelio įmonėms būtų suteikta prieiga prie atitinkamos informacijos. Šiomis aplinkybėmis, kai infrastruktūros valdytojai geležinkelio įmonėms suteikia papildomą prieigą prie eismo valdymo proceso, tokia prieiga turėtų būti suteikta vienodomis sąlygomis visoms atitinkamoms geležinkelio įmonėms;

⁽¹⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 164, 2004 4 30, p. 164).

⁽²⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 315, 2007 12 3, p. 44).

⁽³⁾ 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

- (12) kai esmines funkcijas vykdo nepriklausoma apmokestinimo ir (arba) paskirstymo įstaiga, turėtų būti užtikrintas infrastruktūros valdytojo nešališkumas eismo valdymo ir techninės priežiūros atžvilgiu šių funkcijų neperduodant nepriklausomam subjektui;
- (13) reguliavimo institucijos turėtų būti įgaliotos vykdyti eismo valdymo, atnaujinimo planavimo, taip pat planinės ir neplaninės techninės priežiūros darbų stebėseną, kad būtų užtikrinta, kad jie nesukeltų diskriminacijos;
- (14) valstybės narės paprastai turėtų užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojas būtų atsakingas už tinkle vykdomą eksploatavimą, techninę priežiūrą ir atnaujinimą ir kad jam būtų pavesta plėtoti geležinkelių infrastruktūrą tame tinkle. Kai tos funkcijos perduodamos skirtingiems subjektams, infrastruktūros valdytojas vis dėlto turėtų išlaikyti priežiūros įgaliojimus ir jam turėtų tekti galutinė atsakomybė už naudojimąsi šiais įgaliojimais;
- (15) infrastruktūros valdytojai, kurie sudaro vertikaliai integruotą įmonę, gali funkcijas, kurios nėra esminės funkcijos, perduoti tą įmonę sudarantiems subjektams, laikantis šioje direktyvoje nustatytų sąlygų, jei dėl to prineigus nekyla joks interesų konfliktas ir užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas. Esminės funkcijos neturėtų būti perduodamos jokiam kitam vertikaliai integruotą įmonę sudarančiam subjektui, nebent toks subjektas išimtinai vykdo esmines funkcijas;
- (16) kai tinkama, ypač veiksmingumo sumetimais, taip pat viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės atvejais, infrastruktūros valdymo funkcijas gali vykdyti skirtingi infrastruktūros valdytojai. Infrastruktūros valdytojai turėtų prisiimti visą atsakomybę už jų vykdomas funkcijas;
- (17) turėtų būti užkirstas kelias finansiniams pervedimams tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių, o vertikaliai integruotų įmonių atveju – tarp infrastruktūros valdytojo ir bet kurio kito integracijos įmonę sudarančio juridinio asmens, kai dėl tokių pervedimų galėtų būti iškraipoma konkurencija rinkoje, ypač dėl kryžminio subsidijavimo;
- (18) infrastruktūros valdytojai gali iš infrastruktūros tinklo valdymo veiklos, kuri apima viešųjų lėšų naudojimą, gautas pajamas naudoti savo verslui finansuoti arba išmokėti dividendus investuotojams kaip atlygį už jų investicijas į geležinkelių infrastruktūrą. Tokie investuotojai gali, be kita ko, būti valstybė ir privatus akcininkai, tačiau negali būti įmonės, kurios sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kartu kontroliuoja geležinkelio įmonę ir tą infrastruktūros valdytoją. Dividendus iš veiklos, kurioje nenaudojamos viešosios lėšos, arba pajamas, gautas iš mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, taip pat gali naudoti įmonės, kurios sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kontroliuoja tiek geležinkelio įmonę, tiek tą infrastruktūros valdytoją;
- (19) apmokestinimo principais neturėtų būti užkertama galimybė tam, kad iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos pereitų per valstybės sąskaitas;
- (20) kai vertikaliai integruotoje įmonėje infrastruktūros valdytojas neturi savarankiško juridinio asmens statuso, o esminės funkcijos perkeliamos jas pavedant nepriklausomai apmokestinimo ir (arba) paskirstymo įstaigai, atitinkamos nuostatos dėl finansinio skaidrumo ir infrastruktūros valdytojo nepriklausomumo turėtų būti *mutatis mutandis* taikomos tam tikrų įmonės padalinių lygmeniu;
- (21) siekiant užtikrinti veiksmingą tinklo valdymą ir efektyvų infrastruktūros naudojimą, tinkamų koordinavimo mechanizmų panaudojimu turėtų būti užtikrintas geresnis infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių veiklos koordinavimas;
- (22) siekiant sudaryti palankesnes sąlygas veiksmingai ir efektyviai teikti geležinkelių paslaugas Sąjungoje, remiantis esamomis platformomis turėtų būti sukurtas Europos infrastruktūros valdytojų tinklas. Dėl dalyvavimo šio tinklo veikloje, valstybės narės turėtų būti laisvos nustatyti, kuri įstaiga ar įstaigos turėtų būti laikomos jų pagrindiniais infrastruktūros valdytojais;
- (23) atsižvelgiant į tai, kad masto ir tankio požiūriu tinklai heterogeniški, ir į nacionalinių, vietos ir regioninių institucijų organizacinės struktūros įvairovę bei atitinkamą jų patirtį rinkos atvėrimo proceso srityje, valstybėms narėms turėtų būti suteikta pakankamai lankstumo organizuoti savo geležinkelių tinklus taip, kad būtų galima teikti atviros prieigos paslaugas ir paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų sutartis, kad būtų užtikrinta, jog visiems keleiviams būtų teikiamos lengvai prieinamos aukštos kokybės paslaugos;

- (24) priegios prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybės narės turėtų, remdamosi atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimu, galėti pasirinkti, ar apriboti tokias priegios teises, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai;
- (25) geležinkelio įmonių teisė gauti prieigą prie infrastruktūros neturi įtakos kompetentingos institucijos galimybei suteikti išimtinės teises pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 ⁽¹⁾ 3 straipsnį arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartį laikantis to reglamento 5 straipsnyje nustatytų sąlygų. Dėl tokios viešųjų paslaugų sutarties egzistavimo valstybės narės neturėtų turėti teisės apriboti kitų geležinkelio įmonių teisę gauti prieigą prie atitinkamos geležinkelių infrastruktūros keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo tikslu, išskyrus atvejus, kai dėl tokių paslaugų kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai;
- (26) reguliavimo institucijos, gavusios suinteresuotųjų šalių prašymą ir remdamosi objektyvia ekonomine analize, turėtų įvertinti, ar kiltų pavojus galiojančių viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai;
- (27) atliekant vertinimą turėtų būti atsižvelgiama į poreikį visiems rinkos dalyviams suteikti pakankamai teisinio tikrumo plėtoti savo veiklą. Procedūra turėtų būti kuo paprastesnė, efektyvesnė ir skaidresnė ir derėti su infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procesu;
- (28) su sąlyga, kad užtikrinama, jog prieiga būtų nediskriminacinė, valstybės narės gali nustatyti specialias sąlygas, susijusias su prieigos prie infrastruktūros teise, siekiant sudaryti sąlygas įgyvendinti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų integruotą tvarkaraščio sistemą;
- (29) geležinkelių infrastruktūros plėtojimas ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų tobulinimas yra svarbiausi prioritetai skatinant darnią transporto ir judumo sistemą Europoje. Visų pirma plėtojant greitųjų geležinkelių sistemą gali būti sukurtos geresnės ir greitesnės jungtys tarp Europos ekonominių ir kultūros centrų. Greitųjų geležinkelių paslaugomis greitai, patikimai, aplinką tausojančiu ir ekonomiškai efektyviu būdu susiejami žmonės ir rinkos, o keleiviai skatinami daugiau naudotis geležinkelių transportu. Todėl ypač svarbu skatinti tiek viešąsias, tiek privačiąsias investicijas į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą, sukurti palankias sąlygas teigiamai investicijų grąžai ir užtikrinti kuo didesnę tokių investicijų ekonominę ir socialinę naudą. Valstybės narės turėtų ir toliau turėti galimybę pasirinkti skirtingus investicijų į greitųjų geležinkelių infrastruktūrą skatinimo ir greitųjų geležinkelių linijų panaudojimo būdus;
- (30) siekiant plėtoti greitojo keleivių vežimo paslaugų rinką, skatinti optimaliai naudoti turimą infrastruktūrą ir skatinti greitojo keleivių vežimo paslaugų konkurencingumą, kuris būtų naudingas keleiviams, atvira prieiga teikti greitojo keleivių vežimo paslaugas turėtų būti ribojama tik esant specialioms aplinkybėms ir atsižvelgus į reguliavimo institucijos atliktą objektyvią ekonominę analizę;
- (31) tam, kad keleiviams būtų sudaryta galimybė gauti prieigą prie duomenų, reikalingų kelionėms planuoti ir bilietams rezervuoti Sąjungoje, turėtų būti skatinamos rinkoje sukurtos bendros informacijos teikimo ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos. Kadangi svarbu skatinti integruotas viešojo transporto sistemas, geležinkelio įmonės turėtų būti skatinamos dirbti, kad būtų plėtojamos tokios sistemos, kuriomis būtų sudaromos daugiarūšio vežimo, tarpvalstybinio judumo ir judumo nuo durų iki durų galimybės;
- (32) tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos turėtų būti sąveikios ir nediskriminacinės. Geležinkelių įmonės turėtų prisidėti prie tokių sistemų plėtojimo – suteikti galimybę, laikydamosi nediskriminavimo principo, sąveikiu formatu naudotis visais svarbiais duomenimis, reikalingais kelionėms planuoti ir bilietams rezervuoti. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad tokiose sistemose nebūtų geležinkelių įmonių diskriminacijos ir jomis būtų užtikrinamas komercinės informacijos konfidencialumas, asmens duomenų apsauga ir būtų laikomasi konkurencijos taisyklių. Komisija turėtų stebėti tokių sistemų plėtoją, parengti apie tai ataskaitą ir prireikus pateikti pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų;

⁽¹⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

- (33) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad geležinkelių paslaugų teikimas atspindėtų reikalavimus, susijusius su tinkamos socialinės apsaugos užtikrinimu, kartu užtikrinant, kad būtų sklandžiai baigiama kurti bendra Europos geležinkelių erdvė. Šiame kontekste turėtų būti laikomasi išipareigojimų pagal nacionalinę teisę, atsirandančių iš privalomų kolektyvinių sutarčių ar tarp socialinių partnerių sudarytų susitarimų, ir atitinkamų socialinių standartų. Tie išipareigojimai neturėtų pažeisti Sąjungos socialinės ir darbo teisės srities teisės aktų. Komisija turėtų aktyviai remti darbą, atliekamą vedant geležinkelių sektoriaus socialinį dialogą;
- (34) šiuo metu vykdomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/59/EB ⁽¹⁾ sertifikavimo peržiūros kontekste Komisija turėtų įvertinti, ar reikia naujų teisėkūros procedūra priimamų aktų geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo sertifikavimo srityje;
- (35) valstybės narės turėtų galėti savo nuožiūra nuspręsti dėl tinkamų finansavimo strategijų siekiant paspartinti Europos traukinių kontrolės sistemos (toliau – ETCS) diegimą, ir visų pirma dėl to, ar taikyti mokesčių už prieigą prie kelių diferencijavimą;
- (36) dėl riktų ar eismo įvykių, turinčių poveikį tarpvalstybiniam eismui, infrastruktūros valdytojai turėtų bendradarbiauti siekdami dalytis bet kuria svarbia informacija, sudarant sąlygas greitam įprastam eismo atkūrimui;
- (37) kad būtų pasiekti bendros Europos geležinkelių erdvės tikslai, reguliavimo institucijos turėtų bendradarbiauti tam, kad būtų užtikrinta nediskriminacinė prieiga prie geležinkelių infrastruktūros;
- (38) itin svarbu, kad siekiant išvengti teisinio netikrumo ir užtikrinti tarptautinių geležinkelių paslaugų veiksmingumą, reguliavimo institucijos bendradarbiautų tais atvejais, kai dėl klausimų, susijusių su tarptautinėmis geležinkelių paslaugomis arba su dviem valstybėmis priklausančia geležinkelių infrastruktūra, reikia, kad sprendimus priimtų dvi ar daugiau reguliavimo institucijų, siekdamos suderinti savo priimamus sprendimus;
- (39) suteikdamos kiekvienai geležinkelio įmonei prieigą prie tinklų, kad nacionalinės geležinkelių transporto rinkos būtų atvertos konkurencijai, valstybės narės turėtų turėti pakankamą pereinamąjį laikotarpį, kad pritaikytų savo nacionalinę teisę ir savo organizacines struktūras. Todėl valstybės narės turėtų galėti palikti galioti savo galiojančias nacionalines taisykles dėl patekimo į rinką iki pereinamojo laikotarpio pabaigos;
- (40) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų ⁽²⁾ valstybės narės pagrįstais atvejais išipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2012/34/ES iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalies įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės gali netaikyti 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 ir 13 straipsnių bei IV skyriaus“;

b) įterpiamos šios dalys:

„3a. Valstybės narės gali netaikyti 7, 7a, 7b, 7c, 7d ir 8 straipsnių:

vietinėms mažo eismo intensyvumo ne ilgesnėms kaip 100 km linijoms, kurios naudojamos krovinių vežimui tarp pagrindinės linijos ir palei tas linijas išsidėsčiusių krovinių maršruto pradžios ir paskirties taškų, jei tas linijas valdo kiti subjektai nei pagrindinis infrastruktūros valdytojas ir kad a) tas linijas naudoja vienas krovinių

⁽¹⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo (OL L 315, 2007 12 3, p. 51).

⁽²⁾ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

vežimo operatorius arba b) tų linijų atžvilgiu esmines funkcijas atlieka jokios geležinkelio įmonės nekontroliuojama įstaiga. Kai yra tik vienas krovinių vežimo operatorius, valstybės narės taip pat gali jam netaikyti IV skyriaus, kol kitas pareiškėjas nepaprašo skirti pajėgumų. Ši dalis gali būti taikoma ir tada, kai linija ribotai naudojama ir keleivių vežimo paslaugoms teikti. Valstybės narės praneša Komisijai apie savo ketinimą netaikyti 7, 7a, 7b, 7c, 7d ir 8 straipsnių tokioms linijoms.

3b. Valstybės narės gali netaikyti 7, 7a, 7b, 7c ir 7d straipsnių:

regioniniams mažo eismo intensyvumo tinklams, valdomiems kito subjekto nei pagrindinis infrastruktūros valdytojas ir naudojamiems regioninėms keleivių vežimo paslaugoms teikti, kai šias paslaugas teikia viena geležinkelio įmonė, kuri nėra rinkoje įsitvirtinusi valstybės narės geležinkelio įmonė, kol nepaprašoma skirti pajėgumų šiame tinkle teikti keleivių vežimo paslaugas, ir su sąlyga, kad ta įmonė yra nepriklausoma nuo bet kokios geležinkelio įmonės, teikiančios krovinių vežimo paslaugas. Ši dalis taip pat gali būti taikoma, kai linija ribotai naudojama ir krovinių vežimo paslaugoms teikti. Valstybės narės praneša Komisijai apie savo ketinimą netaikyti 7, 7a, 7b, 7c ir 7d straipsnių tokioms linijoms.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nedarant poveikio 3 daliai, valstybės narės gali netaikyti 8 straipsnio 3 dalies vietinėms ir regioninėms geležinkelių infrastruktūroms, kurios nėra strategiškai svarbios geležinkelių rinkos veikimui, o 7, 7a, 7c straipsnio ir IV skyriaus gali netaikyti vietinėms geležinkelių infrastruktūroms, kurios nėra strategiškai svarbios geležinkelių rinkos veikimui. Valstybės narės praneša Komisijai apie savo ketinimą netaikyti nuostatų tokioms geležinkelių infrastruktūroms. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikiamas jos sprendimas, ar tokia geležinkelių infrastruktūra gali būti laikoma strategiškai nesvarbia. Tą darydama, Komisija atsižvelgia į atitinkamų geležinkelio linijų ilgį, jų naudojimo mastą ir eismo intensyvumą, kuriam gali būti padarytas poveikis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“;

d) įterpiama ši dalis:

„8a. 10 metų laikotarpiu po 2016 m. gruodžio 24 d. valstybės narės gali netaikyti šios direktyvos II ir IV skyrių, išskyrus 10, 13 ir 56 straipsnius, trumpesnėms nei 500 km izoliuotoms geležinkelių linijoms, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio šalies tinklo vėžės pločio, kurios jungiasi su trečiąja valstybe, kurioje netaikomi Sąjungos geležinkelių srities teisės aktai, ir kurias valdo kitas infrastruktūros valdytojas nei valdantis pagrindinį šalies tinklą. Geležinkelio įmonėms, vykdančioms veiklą vien tokiose linijose, gali būti netaikomas II skyrius.

Tokios išimtys gali būti pratęsimos ne ilgesniems nei 5 metų laikotarpiams. Ne vėliau nei 12 mėnesių iki išimties taikymo pabaigos valstybė narė, ketinanti pratęsti išimties taikymą, apie savo ketinimą tą daryti praneša Komisijai. Komisija išnagrinėja, ar vis dar tenkinamos išimties sąlygos, nustatytos pirmoje pastraipoje. Priešingu atveju Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose pateikiamas jos sprendimas dėl išimties galiojimo pabaigos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“;

e) papildoma šiomis dalimis:

„12. Kai pagal galiojančią viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, sudarytą anksčiau nei 2015 m. birželio 16 d., o privačiajam sektoriui atstovaujanti tos partnerystės šalis taip pat yra geležinkelio įmonė, atsakinga už keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą infrastruktūroje, valstybės narės gali ir toliau netaikyti 7, 7a ir 7d straipsnių tokiai privačiajam sektoriui atstovaujančiai šaliai ir apriboti toje pačioje infrastruktūroje, kaip ir keleivių vežimo paslaugas teikianti privačiajam sektoriui atstovaujanti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės šalis, paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius.

13. Privačios infrastruktūros valdytojams, kurie dalyvauja viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėje, sudarytoje anksčiau nei 2016 m. gruodžio 24 d., ir kurie negauna viešųjų lėšų, 7d straipsnis netaikomas su sąlyga, kad iš infrastruktūros valdytojo suteikiamų ir gaunamų paskolų ir finansinių garantijų konkrečios geležinkelio įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai negauna naudos.“;

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga už tinklo geležinkelių infrastruktūros eksploatavimą, techninę priežiūrą ir atnaujinimą, bei atsakinga už dalyvavimą ją plėtojant laikantis valstybės narės nustatytų taisyklių pagal jos bendrą politiką dėl infrastruktūros plėtojimo ir finansavimo.“;

b) įterpiami šie punktai:

- „2a) geležinkelių infrastruktūros plėtojimas – tinklo planavimas, finansų ir investicijų planavimas, taip pat infrastruktūros statyba ir modernizavimas;
- 2b) geležinkelių infrastruktūros eksploatavimas – traukinio linijų paskirstymas, eismo valdymas ir infrastruktūros apmokestinimas;
- 2c) techninė geležinkelių infrastruktūros priežiūra – darbai, atliekami siekiant prižiūrėti esamos infrastruktūros būklę ir pajėgumus;
- 2d) geležinkelių infrastruktūros atnaujinimas – svarbūs esamos infrastruktūros atnaujinimo darbai, kuriuos atlikus nesikeičia bendri jos veiklos rezultatai;
- 2e) geležinkelių infrastruktūros modernizavimas – svarbūs infrastruktūros keitimo darbai, kuriuos atlikus pagerinami jos veiklos rezultatai;
- 2f) esminės infrastruktūros valdymo funkcijos – sprendimų dėl traukinio linijų paskirstymo įskaitant konkrečių linijų prieinamumo nustatymą ir įvertinimą bei jų paskyrimą, priėmimas, taip pat sprendimų dėl infrastruktūros apmokestinimo, įskaitant sprendimų dėl mokesčių dydžio nustatymą ir jų surinkimą, pagal valstybių narių nustatytą apmokestinimo sistemą ir pajėgumų paskirstymo sistemą laikantis 29 ir 30 straipsnių, priėmimas;“;

c) papildoma šiais punktais:

„31) vertikalčiai integruota įmonė – įmonė Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 (*) prasme:

- a) infrastruktūros valdytoją kontroliuoja įmonė, kuri taip pat kontroliuoja vieną arba kelias geležinkelio įmones, teikiančias geležinkelių paslaugas infrastruktūros valdytojo valdomame tinkle;
- b) infrastruktūros valdytoją kontroliuoja viena ar kelios geležinkelio įmonės, teikiančios geležinkelių paslaugas infrastruktūros valdytojo valdomame tinkle, arba
- c) vieną ar kelias geležinkelio įmones, teikiančias geležinkelių paslaugas infrastruktūros valdytojo valdomame tinkle, kontroliuoja infrastruktūros valdytojas.

Taip pat tai gali būti įmonė, sudaryta iš atskirų padalinių, kurioje yra infrastruktūros valdytojas ir vienas ar keli padaliniai, kurie teikia transporto paslaugas ir neturi savarankiško juridinio asmens statuso.

Kai infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė yra visiškai nepriklausomi vienas nuo kito, tačiau juos abu tiesiogiai kontroliuoja valstybė narė be tarpinio subjekto, jie nėra laikomi vertikalčiai integruota įmone šios direktyvos tikslais;

- 32) viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė – privalomas viešųjų įstaigų ir vienos ar daugiau įmonių, išskyrus valstybės narės pagrindinį infrastruktūros valdytoją, susitarimas, pagal kurį įmonės iš dalies arba visa apimtimi stato ir (arba) finansuoja geležinkelių infrastruktūrą, ir (arba) įgyja teisę vykdyti bet kurią iš 2 punkte išvardytų funkcijų iš anksto nustatytu laikotarpiu. Susitarimas gali būti bet kokios tinkamos teisiškai privalomos formos, numatytos nacionalinės teisės aktuose;
- 33) valdyba – įmonės aukštesnio lygio organas, vykdomas ir administracines funkcijas, atsakingas ir atskaitingas už įmonės kasdienį valdymą;
- 34) stebėtojų taryba – įmonės aukščiausio lygio organas, vykdomas priežiūros užduotis, įskaitant valdybos kontroliavimą ir bendro pobūdžio su įmone susijusius strateginius sprendimus;
- 35) tęstinės kelionės bilietas – bilietas ar bilietai, atitinkantys transporto paslaugų sutartį, sudarytą dėl kelių paeiliui teikiamų geležinkelių paslaugų, kurias teikia viena ar daugiau geležinkelio įmonių;
- 36) greitojo keleivių vežimo paslaugos – keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos, vykdomos nedarant tarpinių sustojimų tarp dviejų vietų, tarp kurių atstumas yra bent daugiau kaip 200 km, specialiai nutiestose greitųjų geležinkelių linijose, kurios įrengtos važiuoti paprastai ne mažesniu kaip 250 km/h greičiu ir kuriomis važiuojama vidutiniškai tokiu greičiu.

(*) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).“;

3) 6 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Šio straipsnio tikslais valstybės narės, taikančios 7a straipsnio 3 dalį, reikalauja, kad įmonė būtų struktūrizuota įsteigiant atskirus padalinius, kurie toje įmonėje neturėtų savarankiško juridinio asmens statuso.“;

4) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas būtų atsakingas už tinkle vykdomą eksploatavimą, techninę priežiūrą ir atnaujinimą ir kad jam būtų pavesta plėtoti geležinkelių infrastruktūrą tame tinkle, vadovaujantis nacionaline teise.

Valstybės narės užtikrina, kad nė vienas iš kitų vertikaliai integruotą įmonę sudarančių juridinių asmenų neturėtų lemiamos įtakos infrastruktūros valdytojui priimant su esminėmis funkcijomis susijusius sprendimus.

Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir tiesiogiai jiems atskaitingi valdytojai veiktų laikydamiesi nediskriminavimo principo ir kad joks interesų konfliktas neturėtų poveikio jų nešališkumui.

2. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas būtų suformuotas kaip subjektas, kuris būtų teisiškai atskirtas nuo geležinkelio įmonių ir, vertikaliai integruotų įmonių atveju, nuo kitų įmonę sudarančių juridinių asmenų.

3. Valstybės narės užtikrina, kad tie patys asmenys negalėtų būti konkurencingai įdarbinti ar paskirti į pareigas:

a) kaip infrastruktūros valdytojo valdybos nariai ir kaip geležinkelio įmonės valdybos nariai;

b) kaip asmenys, atsakingi už sprendimų dėl esminių funkcijų priėmimą, ir kaip geležinkelio įmonės valdybos nariai;

c) jeigu yra stebėtojų taryba – kaip infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ir kaip geležinkelio įmonės stebėtojų tarybos nariai;

d) kaip įmonės, kuri sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kontroliuoja tiek geležinkelio įmonę, tiek infrastruktūros valdytoją, stebėtojų tarybos nariai ir to infrastruktūros valdytojo valdybos nariai.

4. Vertikaliai integruotose įmonėse infrastruktūros valdytojo valdybos nariai ir asmenys, atsakingi už sprendimų dėl esminių funkcijų priėmimą, negauna jokio su veiklos rezultatais susijusio atlyginimo iš jokių kitų vertikaliai integruotą įmonę sudarančių juridinių asmenų, nei gauna jokių premijų, daugiausia susijusių su konkrečių geležinkelio įmonių finansiniais veiklos rezultatais. Tačiau jiems gali būti pasiūlytos paskatos, susijusios su geležinkelių sistemos bendrais veiklos rezultatais.

5. Kai skirtingi vertikaliai integruotą įmonę sudarantys subjektai turi bendras informacines sistemas, prieiga prie neskelbtinos informacijos, susijusios su esminėmis funkcijomis, suteikiama tik įgaliotiems infrastruktūros valdytojo darbuotojams. Neskelbtina informacija neperduodama kitiems vertikaliai integruotą įmonę sudarantiems subjektams.

6. Šio straipsnio 1 dalies nuostatos nedaro poveikio valstybių narių teisei priimti sprendimus dėl geležinkelių infrastruktūros plėtojimo ir finansavimo bei valstybių narių kompetencijai infrastruktūros finansavimo bei apmokėtinimo ir pajėgumų paskirstymo srityse, kaip apibrėžta 4 straipsnio 2 dalyje ir 8, 29 bei 39 straipsniuose.“;

5) įterpiami šie straipsniai:

„7a straipsnis

Esminių funkcijų nepriklausomumas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas turėtų organizacinį ir sprendimų priėmimo nepriklausomumą laikantis 4 straipsnio 2 dalyje ir 29 bei 39 straipsniuose nustatytų apribojimų, kiek tai susiję su esminėmis funkcijomis.

2. Taikant 1 dalį, valstybės narės visų pirma užtikrina, kad:
- a) geležinkelio įmonė arba bet kuris kitas juridinis asmuo nedarytų lemiamos įtakos infrastruktūros valdytojui esminių funkcijų srityje, nedarant poveikio valstybių narių vaidmeniui, susijusiam su apmokestinimo sistemos bei pajėgumų paskirstymo sistemos ir konkrečių apmokestinimo taisyklių nustatymu pagal 29 ir 39 straipsnius;
 - b) geležinkelio įmonė ar bet kuris kitas vertikaliai integruotą įmonę sudarantis juridinis asmuo nedarytų lemiamos įtakos asmenų, atsakingų už sprendimų dėl esminių funkcijų priėmimą, skyrimui ir atleidimui iš pareigų;
 - c) dėl už esmines funkcijas atsakingų asmenų judumo nekiltų interesų konfliktų.
3. Valstybės narės gali nuspręsti, kad infrastruktūros apmokestinimą ir linijų paskirstymą vykdytų apmokestinimo įstaiga ir (arba) paskirstymo įstaiga, kurios savo teisine forma, struktūra ir sprendimų priėmimu būtų nepriklausomos nuo bet kokios geležinkelio įmonės. Tokiu atveju valstybės narės gali nuspręsti netaikyti 7 straipsnio 2 dalies nuostatų ir 7 straipsnio 3 dalies c ir d punktų.
- 7 straipsnio 3 dalies a punktas ir 7 straipsnio 4 dalis *mutatis mutandis* taikomi už infrastruktūros valdymą ir geležinkelių paslaugų teikimą atsakingų padalinių vadovams.
4. Šios direktyvos nuostatos, kuriose nurodomos infrastruktūros valdytojo esminės funkcijos, taikomos nepriklausomai apmokestinimo ir (arba) paskirstymo įstaigai.

7b straipsnis

Infrastruktūros valdytojo nešališkumas eismo valdymo ir techninės priežiūros planavimo atžvilgiu

1. Valstybės narės užtikrina, kad eismo valdymo ir techninės priežiūros planavimo funkcijos būtų vykdomos skaidriai ir nediskriminuojant bei kad joks interesų konfliktas neturėtų poveikio asmenims, atsakingiems už sprendimų dėl tų funkcijų priėmimą.
2. Eismo valdymo srityje valstybės narės užtikrina, kad su geležinkelio įmonėmis susijusių sutrikimų atveju joms būtų laiku suteikta visapusiška prieiga prie atitinkamos informacijos. Kai infrastruktūros valdytojas suteikia papildomą prieigą prie eismo valdymo proceso, atitinkamoms geležinkelio įmonėms jis ją suteikia skaidriai ir jų nediskriminuodamas.
3. Vykdamas svarbios techninės priežiūros ilgalaikį planavimą ir (arba) geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą, infrastruktūros valdytojas konsultuojasi su pareiškėjais ir kuo labiau atsižvelgia į pareikštą susirūpinimą.

Techninės priežiūros darbų tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas sudaro laikydamasis nediskriminavimo principo.

7c straipsnis

Infrastruktūros valdytojo funkcijų perdavimas kitiems subjektams ir pasidalijimas jomis

1. Su sąlyga, kad nekyla interesų konfliktų ir garantuojamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas, infrastruktūros valdytojas gali:
 - a) perduoti funkcijas kitam subjektui, jeigu pastarasis nėra geležinkelio įmonė, nekontroliuoja geležinkelio įmonės ar jo nekontroliuoja geležinkelio įmonė. Vertikaliai integruotoje įmonėje esminės funkcijos neperduodamos jokiam kitam vertikaliai integruotą įmonę sudarančiam subjektui, nebent tas subjektas išimtinai vykdytų esmines funkcijas;
 - b) perduoti darbų ir susijusių užduočių vykdymą geležinkelių infrastruktūros plėtojimo, techninės priežiūros ir atnaujinimo srityse geležinkelio įmonėms arba bendrovėms, kurios kontroliuoja geležinkelio įmonę arba kurias kontroliuoja geležinkelio įmonės.

Infrastruktūros valdytojas išlaiko 3 straipsnio 2 dalyje aprašytų funkcijų vykdymo priežiūros įgaliojimus ir jam tenka galutinė atsakomybė už tokių funkcijų vykdymą. Visi esminės funkcijas vykdanys subjektai laikosi 7, 7a, 7b ir 7d straipsnių.

2. Nukrypstant nuo 7 straipsnio 1 dalies, infrastruktūros valdymo funkcijas gali vykdyti įvairūs infrastruktūros valdytojai, įskaitant susitarimų dėl viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės šalis, su sąlyga, kad jie visi vykdo 7 straipsnio 2–6 dalyse ir 7a, 7b bei 7d straipsniuose nustatytus reikalavimus bei prisiima visą atsakomybę už atitinkamų funkcijų vykdymą.
3. Kai elektros energijos tiekimo operatoriui nėra pavestos esminės funkcijos, jam netaikomos taisyklės, kurios taikomos infrastruktūros valdytojams, su sąlyga, kad užtikrinta atitiktis atitinkamoms nuostatoms, susijusioms su tinklo plėtra, visų pirma 8 straipsniui.
4. Reguliavimo institucijai arba bet kuriai kitai nepriklausomai kompetentingai įstaigai, kurią nustato valstybės narės, prižiūrint, infrastruktūros valdytojas gali sudaryti bendradarbiavimo susitarimus su viena ar daugiau geležinkelio įmonių nediskriminaciniu būdu ir siekiant užtikrinti naudą klientams, kaip antai sumažinti išlaidas arba pagerinti tinklo dalies, kuriai taikomas susitarimas, eksploatacines savybes.

Ta institucija ar įstaiga stebi tokių susitarimų vykdymą ir pagrįstais atvejais gali rekomenduoti juos nutraukti.

7d straipsnis

Finansinis skaidrumas

1. Atsižvelgiant į kiekvienoje valstybėje narėje taikomas nacionalines procedūras, iš infrastruktūros tinklo valdymo veiklos gautas pajamas, įskaitant viešąsias lėšas, infrastruktūros valdytojas gali naudoti tik savo verslui, įskaitant paskolų aptarnavimą, finansuoti. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali naudoti tokias pajamas dividendams bendrovės savininkams, kurie, be kita ko, gali būti bet kokie privatūs akcininkai, tačiau negali būti įmonės, kurios sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kontroliuoja geležinkelio įmonę ir tą infrastruktūros valdytoją, išmokėti.
2. Infrastruktūros valdytojai neteikia nei tiesiogiai, nei netiesiogiai paskolų geležinkelio įmonėms.
3. Geležinkelio įmonės neteikia nei tiesiogiai, nei netiesiogiai paskolų infrastruktūros valdytojams.
4. Vertikaliai integruotos įmonės juridiniai asmenys tarpusavyje teikia, išmoka ir aptarnauja paskolas tik pagal rinkos kursą ir sąlygomis, kurios atspindi atitinkamo subjekto individualų rizikos profilį.
5. Vertikaliai integruotos įmonės juridinių asmenų anksčiau nei 2016 m. gruodžio 24 d. tarpusavyje suteiktos paskolos tęsiamos iki jų termino pabaigos su sąlyga, kad jų sutartys buvo sudarytos pagal rinkos kursą ir kad jos buvo faktiškai išmokėtos ir aptarnaujamos.
6. Visos kitų vertikaliai integruotos įmonės juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma arba rinkos kainomis, arba kainomis, kuriomis atspindimos gamybos sąnaudos ir pagrįsta pelno marža.
7. Infrastruktūros valdytojui priskiriami išskolinimai aiškiai atskiriami nuo kitiems vertikaliai integruotas įmones sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamų išskolinimų. Tokie išskolinimai aptarnaujami atskirai. Tai neužkerta kelio tam, kad galutinis skolos mokėjimas būtų vykdomas per įmonę, kuri sudaro vertikaliai integruotą įmonę ir kontroliuoja tiek geležinkelio įmonę, tiek infrastruktūros valdytoją, arba per kitą įmonės subjektą.
8. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliai integruotą įmonę sudarančių juridinių asmenų sąskaitos tvarkomos taip, kad būtų užtikrintas šio straipsnio vykdymas ir sudarytos sąlygos įmonėje vykdyti atskirą apskaitą ir skaidrias finansines procedūras.
9. Vertikaliai integruotose įmonėse infrastruktūros valdytojas išsamiai registruoja visus verslo ir finansinius santykius su kitais tos įmonės juridiniais asmenimis.

10. Kai esmines funkcijas vykdo nepriklausoma apmokestinimo ir (arba) pajėgumų paskirstymo įstaiga pagal 7a straipsnio 3 dalį, o valstybės narės netaiko 7 straipsnio 2 dalies, šio straipsnio nuostatos taikomos *mutatis mutandis*. Nuorodos į infrastruktūros valdytoją, geležinkelio įmonę ir kitus vertikaliai integruotos įmonės juridinius asmenis pagal šį straipsnį suprantamos kaip nuorodos į atitinkamus įmonės padalinius. Atitiktis šiame straipsnyje nustatytiems reikalavimams parodoma atskirose atitinkamų įmonės padalinių sąskaitose.

7e straipsnis

Koordinavimo mechanizmai

Valstybės narės užtikrina, kad būtų įdiegti tinkami koordinavimo mechanizmai, kad būtų užtikrintas jų pagrindinių infrastruktūros valdytojų ir visų suinteresuotų geležinkelio įmonių bei žinomų ir potencialų pareiškėjų, nurodytų 8 straipsnio 3 dalyje, veiklos koordinavimas. Prireikus kviečiami dalyvauti krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų naudotojų ir nacionalinės, vietos ar regioninės valdžios institucijų atstovai. Atitinkama reguliavimo institucija gali dalyvauti stebėtojo teisėmis. Koordinavimas, *inter alia*, apima:

- a) pareiškėjų poreikius, susijusius su infrastruktūros technine priežiūra ir pajėgumų didinimu;
- b) 30 straipsnyje nurodytose sutartyse nustatytų į naudotojus orientuotų veiklos tikslų ir 30 straipsnio 1 dalyje nurodytų paskatų turinį ir jų įgyvendinimą;
- c) 27 straipsnyje nurodytų tinklo nuostatų turinį ir įgyvendinimą;
- d) įvairiarūšio transporto derinimo ir sąveikumo klausimus;
- e) visus kitus klausimus, susijusius su prieigos prie infrastruktūros sąlygomis, naudojimosi ja ir infrastruktūros valdytojo paslaugų kokybe.

Infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, parengia ir paskelbia koordinavimo gaires. Koordinavimo veikla vykdoma bent kartą per metus, o infrastruktūros valdytojas savo interneto svetainėje paskelbia pagal šį straipsnį vykdytos veiklos apžvalgą.

Vykdam koordinavimo veiklą pagal šį straipsnį nedaromas poveikis pareiškėjų teisei pateikti skundą reguliavimo institucijai ir nedaromas poveikis reguliavimo institucijos įgaliojimams, kaip išdėstyta 56 straipsnyje.

7f straipsnis

Europos infrastruktūros valdytojų tinklas

1. Siekdamos sudaryti palankesnes sąlygas veiksmingai ir efektyviai teikti geležinkelių paslaugas Sąjungoje, valstybės narės užtikrina, kad jų pagrindiniai infrastruktūros valdytojai dalyvautų ir bendradarbiautų tinklo, kuris rengia reguliarius susirinkimus, veikloje siekiant:

- a) plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą;
- b) remti laiku vykdomą ir veiksmingą bendros Europos geležinkelių erdvės įgyvendinimą;
- c) keistis geriausia praktika;
- d) vykdyti veiklos rezultatų stebėseną ir atlikti jų vertinimą pagal lyginamuosius kriterijus;
- e) prisidėti prie rinkos stebėsenos veiklos, nurodytos 15 straipsnyje;
- f) šalinti tarpvalstybinius trukdžius ir
- g) aptarti 37 ir 40 straipsnių taikymą.

d punkto taikymo tikslais tinklas nustato bendrus principus ir praktiką, kad būtų nuosekliai vykdoma veiklos rezultatų stebėseną ir vertinimas pagal lyginamuosius kriterijus.

Vykdam koordinavimo veiklą pagal šį straipsnį nedaromas poveikis pareiškėjų teisei pateikti skundą reguliavimo institucijai ir nedaromas poveikis reguliavimo institucijos įgaliojimams, kaip išdėstyta 56 straipsnyje.

- 2. Komisija yra tinklo narė. Ji remia tinklo darbą ir sudaro palankias sąlygas koordinavimo veiklai.“;

6) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„1a. Nedarant poveikio Sąjungos ir valstybių narių tarptautiniams įsipareigojimams, valstybės narės, turinčios sieną su trečiąja valstybe, gali apriboti šiame straipsnyje numatytą prieigos teisę iš tos trečiosios valstybės ir į tą trečiąją valstybę teikiamoms paslaugoms naudojant tinklą, kurio vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, jei atsiranda tarpvalstybinio geležinkelių transporto tarp valstybių narių ir tos trečiosios valstybės konkurencijos iškraipymų. Tokie iškraipymai gali atsirasti, *inter alia*, dėl nediskriminacinės prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir susijusių paslaugų atitinkamoje trečiojoje valstybėje nebuvimo.

Jeigu pagal šią dalį valstybė narė ketina priimti sprendimą apriboti prieigos teisę, ji Komisijai pateikia sprendimo projektą ir konsultuojasi su kitomis valstybėmis narėmis.

Jei per trijų mėnesių laikotarpį po to sprendimo projekto pristatymo nei Komisija, nei jokia valstybė narė tam neprieštarauja, ta valstybė narė gali priimti sprendimą.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose išsamiai nustatoma šios dalies taikymo tvarka, kurios turi būti laikomasi taikant šią dalį. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nedarant poveikio Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007, geležinkelio įmonėms suteikiama teisė teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti. Geležinkelio įmonės turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje ir juos išlaipinti kitoje stotyje. Ta teisė taip pat apima prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, nurodytus šios direktyvos II priedo 2 punkte.“;

c) 3 ir 4 dalys išbraukiamos;

7) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnio 2 dalyje numatytą prieigos teisę teikiant keleivių vežimo paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos, kai tam pačiam ar alternatyviam maršrutui taikoma viena ar daugiau viešųjų paslaugų sutarčių, jei naudojantis šia teise kiltų pavojus konkrečios viešųjų paslaugų sutarties ar sutarčių ekonominei pusiausvyrai.“;

b) 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2. Siekiant nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, 55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per vieną mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą gavimo:

- a) kompetentingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;
- b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;
- c) infrastruktūros valdytojo;
- d) geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Reguliavimo institucija pagrindžia savo sprendimą ir nurodo sąlygas, kuriomis per vieną mėnesį nuo sprendimo paskelbimo bet kuris iš toliau nurodytų subjektų gali prašyti persvarstyti sprendimą:

- a) atitinkama kompetentinga valdžios institucija arba kompetentingos valdžios institucijos;
- b) infrastruktūros valdytojas;

- c) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;
- d) geležinkelio įmonė, siekianti, kad jai būtų suteikta prieiga.

Kai reguliavimo institucija nusprendžia, kad 38 straipsnio 4 dalyje nurodyta ketinama teikti keleivių vežimo paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, ji nurodo galimus tokios paslaugos pakeitimus, kuriais būtų užtikrinta, kad būtų laikomasi 10 straipsnio 2 dalyje nurodytų prieigos teisių suteikimo sąlygų.“;

- d) 4 dalis papildoma šia pastraipa:

„Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų bei geležinkelio įmonių patirtimi ir 57 straipsnio 1 dalyje nurodyto tinklo veikla, Komisija ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 16 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriuose išsamiai nustatomi šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių taikymo tvarka ir kriterijai, susiję su keleivių vežimo valstybės viduje paslaugomis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

- e) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės taip pat gali apriboti prieigos prie geležinkelių infrastruktūros teisę, kai siekiama teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos toje pačioje valstybėje narėje, kai:

- a) pagal viešųjų paslaugų sutartį, sudarytą anksčiau kaip 2015 m. birželio 16 d., buvo suteiktos išimtinės teisės vežti keleivius tarp šių stočių arba
- b) ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 25 d. suteikta papildoma teisė arba leidimas teikti komercines keleivių vežimo paslaugas konkuruojant su kitu operatoriumi tarp šių stočių remiantis taikyta sąžininga konkurso tvarka,

ir kai šie operatoriai negauna jokios kompensacijos už šių paslaugų teikimą.

Toks apribojimas gali būti taikomas pirminiu sutarties arba leidimo galiojimo laikotarpiu arba iki 2026 m. gruodžio 25 d., atsižvelgiant į tai, kuris laikotarpis yra trumpesnis.“;

- 8) įterpiami šie straipsniai:

„11a straipsnis

Greitojo keleivių vežimo paslaugos

1. Siekiant plėtoti greitojo keleivių vežimo paslaugų rinką, skatinti optimaliai naudoti turimą infrastruktūrą ir skatinti greitojo keleivių vežimo paslaugų konkurencingumą, kuris būtų naudingas keleiviams, nedarant poveikio 11 straipsnio 5 daliai, 10 straipsnyje numatytam naudojimuisi prieigos teise greitojo keleivių vežimo paslaugų srityje gali būti taikomi tik tie reikalavimai, kuriuos nustato reguliavimo institucija pagal šį straipsnį.

2. Kai reguliavimo institucija, atlikusi 11 straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse numatytą analizę, nustato, kad dėl ketinamos teikti greitojo keleivių vežimo paslaugos tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties, apimančios tą patį ar alternatyvų maršrutą, ekonominei pusiausvyrai, ji nurodo galimus tokios paslaugos pakeitimus, kuriais būtų užtikrinta, kad būtų tenkinamos 10 straipsnio 2 dalyje nurodytos prieigos teisės suteikimo sąlygos. Tokie pakeitimai gali apimti ketinamos teikti paslaugos dalinį pakeitimą.“;

„13a straipsnis

Bendros informacijos teikimo ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos

1. Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (EB) Nr. 1371/2007 (*) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2010/40/ES (**), valstybės narės gali reikalauti, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba įgalioti kompetentingas institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriamą, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

2. Komisija stebi geležinkelių rinkos pokyčius, susijusius su bendrą informacijos teikimo ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemų įdiegimu ir naudojimu, ir, atsižvelgdama į rinkos iniciatyvas, įvertina, ar reikia imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu. Visų pirma ji apsvarsto traukinių keleivių nediskriminacinės prieigos prie duomenų, būtinų kelionėms planuoti ir bilietams rezervuoti, klausimą. Ne vėliau kaip 2022 m. gruodžio 31 d. ji pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl tokių bendrą informacijos teikimo ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemų prieinamumo; prireikus kartu su šia ataskaita pateikiami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

3. Valstybės narės įpareigoja keleivių vežimo paslaugas teikiančias geležinkelio įmones sudaryti nenumatytų atvejų planus ir užtikrina, kad šie nenumatytų atvejų planai būtų tinkamai koordinuojami, kad įvykus esminiam paslaugų teikimo sutrikimui keleiviams būtų suteikta pagalba, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 18 straipsnyje.

(*) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

(**) 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu sistemos intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).“;

9) 19 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„e) nebuvo teisti už sunkius pažeidimus, kylančius pažeidus pareigas, kurios pagal nacionalinę teisę išplaukia iš privalomų kolektyvinių sutarčių, kai taikoma.“;

10) 32 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Infrastruktūros mokesčiai už naudojimąsi geležinkelių transporto koridoriais, nurodytais Komisijos reglamente (ES) 2016/919 (*), gali būti diferencijuojami siekiant suteikti paskatų įrengti traukiniuose ETCS, atitinkančią Komisijos sprendimu 2008/386/EB (**) patvirtintą versiją ir vėlesnes redakcijas. Dėl tokio diferencijavimo bendrai nedidėja infrastruktūros valdytojo gaunamos pajamos.

Valstybės narės gali nuspręsti, kad šis infrastruktūros mokesčių diferencijavimas netaikomas Reglamente (ES) 2016/919 nurodytoms geležinkelių linijoms, kuriomis gali važiuoti tik tie traukiniai, kuriuose įrengta ETCS.

Valstybės narės gali nuspręsti taikyti šį diferencijavimą ir Reglamente (ES) 2016/919 nenurodytoms geležinkelių linijoms.

(*) 2016 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/919 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos (OL L 158, 2016 6 15, p. 1).

(**) 2008 m. balandžio 23 d. Komisijos sprendimas 2008/386/EB, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų A priedą ir Sprendimo 2006/860/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų A priedą (OL L 136, 2008 5 24, p. 11).“;

11) 38 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Kai pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas valstybėje narėje, kurioje prieigos prie geležinkelių infrastruktūros teisė yra apribota pagal 11 straipsnį, jis likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytojus ir atitinkamas reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešojo paslaugų pirkimo sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per 10 dienų būtų informuotos visos kompetentingos institucijos, kurios paskyrė teikti keleivių vežimo geležinkeliais tuo viešojo paslaugų pirkimo sutartyje apibrėžtu maršrutu paslaugą, kitos suinteresuotos kompetentingos institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį, ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešojo paslaugų pirkimo sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrutu.“;

12) 53 straipsnio 3 dalis papildoma šia pastraipa:

„Reguliavimo institucija gali įpareigoti infrastruktūros valdytoją jai suteikti tokią informaciją, jei mano, kad tai yra būtina.“;

13) 54 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Jeigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas imasi visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį. Tuo tikslu jis parengia nenumatytų atvejų planą ir jame išvardija visas įstaigas, kurios turi būti informuotos įvykus rimtiems riktais ar labai sutrikus traukinių eismui. Įvykus sutrikimui, galinčiam daryti poveikį tarpvalstybiniam eismui, infrastruktūros valdytojas dalijasi visa susijusia informacija su kitais infrastruktūros valdytojais, kurių tinklui ir eismui jame tas sutrikimas gali daryti poveikį. Susiję infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja siekdami atkurti įprastą tarpvalstybinį eismą.“;

14) 56 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma šiais punktais:

„h) eismo valdymo;

i) atnaujinimo planavimo ir planinės arba neplaninės techninės priežiūros;

j) atitikties reikalavimams, įskaitant su interesų konfliktais susijusius reikalavimus, išdėstytiems 2 straipsnio 13 dalyje, 7, 7a, 7b, 7c ir 7d straipsniuose.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti konkurenciją geležinkelių paslaugų rinkose, reguliavimo institucija įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose, visų pirma įskaitant greitojo keleivių vežimo paslaugų rinką, ir infrastruktūros valdytojų veiklą, susijusią su 1 dalies a–j punktais. Visų pirma reguliavimo institucija savo iniciatyva patikrina, ar laikomasi 1 dalies a–j punktų, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Ypač ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus.“;

c) 9 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„9. Reguliavimo institucija svarsto kiekvieną skundą ir prareikus prašo atitinkamos informacijos bei pradeda konsultacijas su visomis atitinkamomis šalimis per vieną mėnesį nuo skundo gavimo dienos. Ji priima sprendimą dėl kiekvieno skundo, imasi veiksmų situacijai ištaisyti ir informuoja atitinkamas šalis apie savo motyvuotą sprendimą per nustatytą pagrįstą laikotarpį, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per šešias savaites nuo visos būtinos informacijos gavimo dienos. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija prareikus savo iniciatyva nusprendžia, kokiomis tinkamomis priemonėmis pašalinti pareiškėjų diskriminavimą, rinkos iškraipymą ir kitus nepageidaujamus šių rinkų pokyčius, ypač atsižvelgdama į 1 dalies a–j punktus.“;

d) 12 dalis pakeičiama taip:

„12. Tam, kad patikrintų atitiktį 6 straipsnyje išdėstytoms apskaitos atskyrimo nuostatomis ir 7d straipsnyje išdėstytoms finansinio skaidrumo nuostatomis, reguliavimo institucija turi įgaliojimus atlikti infrastruktūros valdytojų, paslaugų įrenginių operatorių ir prareikus geležinkelio įmonių auditą arba inicijuoti jų išorės auditą. Vertikaliai integruotų įmonių atveju tie įgaliojimai suteikiami visiems juridiniams asmenims. Reguliavimo institucija turi teisę prašyti pateikti visą susijusią informaciją. Visų pirma reguliavimo institucija turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas, paslaugų įrenginių operatoriai ir visos įmonės arba kiti subjektai, vykdančys arba integruojantys įvairių rūšių geležinkelių transporto arba infrastruktūros valdymo veiklą, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir 13 straipsnyje, pateiktų visą VIII priede nurodytą informaciją arba jos dalį taip išsamiai, kaip yra manoma būtina ir proporcinga.

Nedarant poveikio už valstybės pagalbą atsakingų nacionalinių institucijų įgaliojimams, reguliavimo institucija iš apskaitos taip pat gali daryti išvadas valstybės pagalbos klausimais, kurias ji praneša toms institucijoms.

Reguliavimo institucija stebi 7d straipsnio 1 dalyje nurodytus finansinius srautus, 7d straipsnio 4 ir 5 dalyse nurodytas paskolas ir 7d straipsnio 7 dalyje nurodytus išsiskolinimus.

Kai valstybė narė reguliavimo institucija reguliavimo institucija yra paskyrusi nepriklausomą kompetentingą įstaigą, nurodytą 7c straipsnio 4 dalyje, reguliavimo institucija vertina bendradarbiavimo susitarimus, nurodytus tame straipsnyje.“;

15) 57 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„3a. Tais atvejais, kai dėl klausimų, susijusių su tarptautine paslauga, reikia, kad sprendimą priimtų dvi ar daugiau reguliavimo institucijų, atitinkamos reguliavimo institucijos bendradarbiauja rengiant atitinkamus sprendimus, kad būtų rastas klausimo sprendimas. Tuo tikslu atitinkamos reguliavimo institucijos vykdo savo funkcijas vadovaudamosi 56 straipsniu.“;

b) 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Reguliavimo institucijos parengia bendrus sprendimų, kuriuos priimti jos turi teisę pagal šią direktyvą, priėmimo principus ir praktiką. Tokie bendri principai ir praktika apima ginčų, susijusių su 3a dalimi, sprendimo tvarką. Remdamasi reguliavimo institucijų patirtimi ir 1 dalyje nurodyto tinklo veikla, ir jei to reikia veiksmingam reguliavimo institucijų bendradarbiavimui užtikrinti, Komisija gali patvirtinti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi tokie bendri principai ir praktika. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

c) papildoma šia dalimi:

„10. Dėl sprendimų, susijusių su dviem valstybėms priklausančia infrastruktūra, abi atitinkamos valstybės narės gali bet kuriuo metu po 2016 m. gruodžio 24 d. susitarti reikalauti, kad atitinkamos reguliavimo institucijos koordinuotų veiksmus, siekiant užtikrinti jų sprendimų poveikių suderinimą.“;

16) 63 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui jos įgyvendinimo ataskaitą.

Visų pirma ataskaitoje įvertinama greitųjų geležinkelių paslaugų plėtra, taip pat ar esama diskriminacinės praktikos, susijusios su prieiga prie greitųjų geležinkelių linijų. Komisija apsvarsto, ar būtina pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

Iki tos pačios datos Komisija įvertina, ar vis dar esama su infrastruktūros valdytojais, kurie sudaro vertikaliai integruotą įmonę, susijusios diskriminacinės praktikos ar kitokio pobūdžio konkurencijos iškraipymo. Prireikus Komisija pasiūlo pateikti teisėkūros pasiūlymus.“

2 straipsnis

1. Nepaisant 3 straipsnio 2 dalies, valstybės narės ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 25 d. priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos.
2. 1 straipsnio 6–8 ir 11 punktai taikomi nuo 2019 m. sausio 1 d. laiku tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui, kuris pradeda galioti 2020 m. gruodžio 14 d.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2016 m. gruodžio 14 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
M. SCHULZ

Tarybos vardu
Pirmininkas
I. KORČOK
