

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2012/34/ES

(2012. gada 21. novembris),

ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ļoti svarīga Savienības pārvaldājumu nozares daļa, nozarei tiecoties panākt ilgtspējīgu mobilitāti.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

(3) Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurētspējīgā tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

(4) Dalībvalstīm, kurām ievrojama daļa dzelzceļa satiksmes ir kopīga ar trešām valstīm, kam ir tāds pats dzelzceļu sliežu platums, bet kas atšķiras no sliežu platuma galvenajā Savienības dzelzceļa tīklā, vajadzētu būt iespējai paredzēt īpašus darbības noteikumus, nodrošinot gan koordināciju starp saviem, kā arī attiecīgo trešo valstu infrastruktūru pārvaldītājiem, gan dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu godīgu konkurenci.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

(5) Lai padarītu dzelzceļa pārvaldījumus efektīvus un konkurētspējīgus ar citiem pārvaldājumu veidiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem būtu tādu neatkarīgu operatoru statuss, kuru darbībai ir komerciāls raksturs un kuri pielāgojas tirgus vajadzībām.

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁴⁾, Padomes Direktīva 95/18/EK (1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu licencēšanu ⁽⁵⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ⁽⁶⁾ ir būtiski grozītas. Tā kā ir vajadzīgi turpmāki grozījumi, minētās direktīvas skaidrības labad būtu jāpārstrādā un jāapvieno vienā tiesību aktā.

(6) Lai nodrošinātu dzelzceļa sistēmas attīstību un tās efektīvu darbību nākotnē, būtu jānošķir pārvaldāšanas pakalpojumi no infrastruktūras darbības. Šādā situācijā šīs divas darbības ir jāpārvalda atsevišķi, un tām jābūt atsevišķai grāmatvedības uzskaitē. Ar noteikumu, ka tiek izpildītas minētās nošķiršanas prasības, nerodas interešu konflikti un tiek garantēta komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāte, infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai konkrētus administratīvus pienākumus, piemēram, maksu iekasēšanu, deleģēt tādām citām struktūrām, kas nedarbojas dzelzceļa pārvaldājumu pakalpojumu tirgos.

(2) Lielāka Savienības pārvaldājumu nozares integrācija ir būtisks iekšējā tirgus izveides elements, un dzelzceļi ir

(7) Brīvas pakalpojumu sniegšanas princips būtu jāpiemēro dzelzceļa nozarē, ievērojot šīs nozares īpatnības.

⁽¹⁾ OV C 132, 3.5.2011., 99. lpp.

⁽²⁾ OV C 104, 2.4.2011., 53. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2011. gada 16. novembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2012. gada 8. marta nostāja pirmajā lasījumā (OV C 108 E, 14.4.2012., 8. lpp.). Eiropas Parlamenta 2012. gada 3. jūlija nostāja un Padomes 2012. gada 29. oktobra lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

(8) Lai palielinātu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu pārvaldībā attiecībā uz uzlabotu komfortu un lietotājiem sniegtajiem pakalpojumiem, dalībvalstīm būtu jā saglabā vispārējā atbildība par pienācīgas dzelzceļa infrastruktūras attīstību.

- (9) Gadījumā, ja nepastāv kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu attiecināšanu, pēc apspriedes ar infrastruktūras pārvaldītāju dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi, ar ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nosaka pienākumu maksāt par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Šādi noteikumi nedrīkstētu izraisīt diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (10) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītājiem un pastāvošajiem publiskā īpašumā vai kontrolē esošajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu pareiza finanšu struktūra, pienācīgi ņemot vērā Savienības noteikumus par valsts atbalstu. Ar šo netiek skarta dalībvalstu kompetence attiecībā uz infrastruktūras plānošanu un finansēšanu.
- (11) Pieteikuma iesniedzējiem vajadzētu dot iespēju paust savu viedokli par saimnieciskās darbības plāna saturu tiktāl, cik tas attiecas uz infrastruktūras izmantošanu, nodrošināšanu un attīstību. Tas nenozīmē, ka infrastruktūras pārvaldītājam būtu pilnībā jādara zināmu visu viņa izstrādāto saimnieciskās darbības plānu.
- (12) Tā kā privāti dzelzceļa pievedceļi un sānu ceļi, piemēram, sānu ceļi un pievedceļi privātos industriālos objektos, nav dzelzceļa infrastruktūras daļa, kā tā definēta šajā direktīvā, uz minētās infrastruktūras pārvaldītājiem nevajadzētu attiekties pienākumiem, kas saskaņā ar šo direktīvu noteikti infrastruktūras pārvaldītājiem. Tomēr būtu jānodrošina nediskriminējoša piekļuve dzelzceļa pievedceļiem un sānu ceļiem neatkarīgi no tā, kam tie pieder, ja tā ir nepieciešama, lai piekļūtu apkalpes vietām, kas ir būtiskas transporta pakalpojumu nodrošināšanā, un ja tās kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.
- (13) Dalībvalstij vajadzētu būt iespējai pieņemt lēmumu infrastruktūras izdevumos segt ar citiem līdzekļiem, nevis ar tiešu valsts finansējumu, piemēram, ar publiskā un privātā sektora partnerības palīdzību un privātā sektora finansējumu.
- (14) Infrastruktūras pārvaldītāja peļņai un zaudējumiem pārskatos vajadzētu būt līdzsvarotiem samērīgā laikposmā; un kad šis laikposms ir noteikts, to varētu pārsniegt tādos ārkārtas apstākļos kā nozīmīga un pēkšņa ekonomiskās situācijas pasliktināšanās dalībvalstī, kas būtiski ietekmē satiksmes līmeni tās infrastruktūrā vai pieejamo publiskā finansējuma līmeni. Saskaņā ar starptautiskajiem grāmatvedības standartiem šādos peļņas un zaudējumu pārskatos neparādās infrastruktūras projektu finansēšanai ņemto aizdevumu apjoms.
- (15) Lai nodrošinātu efektivitāti kravu pārvadājumu nozarē, jo īpaši pārrobežu pārvadājumos, ir jāveic pasākumi tirgus atvēršanai.
- (16) Lai nodrošinātu to, ka tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visā Savienībā piemēro vienādi un nediskriminējošā veidā, ir lietderīgi ieviest licenci dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (17) Pārvadājumos ar starppieturām būtu jāatļauj jauniem tirgus dalībniekiem pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus, lai nodrošinātu, ka šādas darbības ir ekonomiski dzīvotspējīgas, un novērstu to, ka potenciālie konkurenti tiek nostādīti nelabvēlīgākā situācijā nekā esošie operatori.
- (18) Jaunu atvērtas piekļuves, starptautisku pasažieru pārvadājumu pakalpojumu ieviešanu ar starppieturām nevajadzētu izmantot, lai atvērtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu, bet būtu jākoncentrējas tikai uz pieturām, kas ir iekļautas starptautiskā maršrutā. Jauno pakalpojumu galvenajam mērķim vajadzētu būt to pasažieru pārvadāšanai, kas dodas starptautiskos braucienos. Novērtējot, vai tāds ir pakalpojuma galvenais mērķis, būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attiecīgi no vietējiem vai starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem iegūtā apgrozījuma un apjoma proporcija, kā arī pakalpojuma ilgums. Pakalpojuma galvenā mērķa novērtēšana pēc ieinteresētās personas lūguma būtu jāveic attiecīgajai valsts regulatīvajai iestādei.
- (19) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem⁽¹⁾ pilnvaro dalībvalstis un vietējās iestādes piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuros var būt noteiktas ekskluzīvas tiesības sniegt konkrētus pakalpojumus. Tāpēc ir jānodrošina, lai minētās regulas noteikumi būtu saskaņoti ar principu par starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršanu konkurencei.
- (20) Starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršana konkurencei var ietekmēt to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizēšanu un finansēšanu, kas tiek veikti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina iespēja ierobežot piekļuves tiesības tirgum, ja šo tiesību izmantošana varētu izjaukt minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja attiecīgā regulatīvā iestāde sniedz piekrišanu, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, pēc tās kompetentās iestādes lūguma, kas piešķirusi sabiedrisko pakalpojumu līgumu.
- (21) Novērtējot, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars ir ticis izjaukts, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji, piemēram, ietekme uz jebkura sabiedrisko pakalpojumu līgumā iekļautā pakalpojuma rentabilitāti, tostarp to radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķir līgumu, pasažieru pārvadājumu pieprasījumu, biļešu cenām, biļešu

⁽¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

pārdošanas kārtību, pieturu atrašanās vietu un skaitu abās robežas pusēs, kā arī ierosinātā jaunā pārvadājumu pakalpojuma grafiku un biežumu. Saskaņā ar šādu novērtējumu un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piešķirt, grozīt vai atteikt pieprasītās piekļuves tiesības starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tostarp piemērot maksu jaunam starptautiskam pasažieru pārvadājumu operatoram, saskaņā ar ekonomisko analīzi un Savienības tiesību aktiem, un vienlīdzības un nediskriminācijas principiem.

- (22) Lai atbalstītu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu darbību uz līnijām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pilnvarot iestādes, kas atbildīgas par minētajiem pakalpojumiem, noteikt piemērojamo maksu par pasažieru pārvadājumiem, kas atrodas minēto iestāžu jurisdikcijā. Minētajai maksai būtu jāpapildina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansējums, kas noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumos.
- (23) Regulatīvajai iestādei būtu jādarbojas tā, lai tai nebūtu nekādu interešu konfliktu un lai tā nekādi nebūtu iesaistīta attiecīgā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršanā. Regulatīvās iestādes pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tā varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi un vajadzības gadījumā iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.
- (24) Lai veiktu ieguldījumus pakalpojumos, kuros izmanto specializētu infrastruktūru, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līnijas, pieteikuma iesniedzējiem ir vajadzīga tiesiskā noteiktība, jo ir nepieciešami apjomīgi ilgtermiņa ieguldījumi.
- (25) Regulatīvajām iestādēm būtu jāapmainās ar informāciju un atsevišķos gadījumos, ja vajadzīgs, būtu jānosaka principi un prakse, kā jānovērtē, vai tiek izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. Tām būtu pakāpeniski jāizstrādā uz savu pieredzi balstītas pamatnostādnes.
- (26) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un lai garantētu pilnīgu pārredzamību un nediskriminējošu piekļuvi pakalpojumiem, un pakalpojumu sniegšanu, būtu jānoskaidro pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no apkalpes vietu ekspluatācijas. Tādējādi, ja apkalpes iekārtas operators pieder kādai iestādei vai uzņēmumam, kas darbojas arī kravas vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgos un kam valsts mērogā ir dominējošs stāvoklis vismaz vienā no kravas vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgiem, kurā izmanto šo iekārtu, ir nepieciešams šos divus darbības veidus pārvaldīt neatkarīgi. Šādai neatkarībai nevajadzētu

būt par iemeslu atsevišķu juridisku vienību dibināšanai apkalpes vietās.

- (27) Nediskriminējošai piekļuvei apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītu pakalpojumu nodrošināšanai šajās iekārtās būtu jādod dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem iespēja sniegt labākus pakalpojumus pasažieriem un kravas pārvadājumu lietotājiem.
- (28) Kaut arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2009. gada 13. jūlijs) 2009/72/EK par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu ⁽¹⁾ paredz atvērt Eiropas elektroenerģijas tirgu, vilces strāva būtu jāpiegādā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pēc pieprasījuma nediskriminējošā veidā. Ja ir pieejams tikai viens piegādātājs, maksa par šādu pakalpojumu būtu jānosaka saskaņā ar vienotiem maksas noteikšanas principiem.
- (29) Attiecībās ar trešām valstīm īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu nodrošināta savstarpēja pieeja minēto trešo valstu dzelzceļa tirgū, un tas jāveicina ar pārrobežu līgumiem.
- (30) Lai nodrošinātu uzticamus un pietiekamus pakalpojumus, ir jānodrošina tas, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vienmēr atbilst konkrētām prasībām, kas attiecas uz labu reputāciju, finanšu pietiekamību un profesionālo kompetenci.
- (31) Klientu un attiecīgo trešo personu aizsardzībai ir būtiski nodrošināt, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība ir pietiekami apdrošināta. Būtu arī jāatļauj, lai minētā atbildība nelaiemes gadījumos tiktu segta ar banku vai citu uzņēmumu sniegtām garantijām, ar noteikumu, ka šādu segumu piedāvā saskaņā ar tirgus nosacījumiem, tā rezultātā nav vajadzīgs valsts atbalsts un ar to netiek diskriminēti citi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.
- (32) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būtu arī jāpilda valsts un Savienības tiesību akti par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ko piemēro nediskriminējošā veidā un kas ir paredzēti, lai nodrošinātu, ka attiecīgais uzņēmums var pilnīgi droši un pienācīgi ņemot vērā veselības un sociālos nosacījumus un darbinieku un patērētāju tiesības veikt savu darbību konkrētos dzelzceļa posmos.
- (33) Procedūrām attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licenču piešķiršanu, uzturēšanu un grozīšanu vajadzētu būt pārredzamām un saskaņā ar nediskriminācijas principu.

⁽¹⁾ OV L 211, 14.8.2009., 55. lpp.

- (34) Lai nodrošinātu pārredzamību un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem apkalpes vietās attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visa informācija, kas vajadzīga, lai izmantotu piekļuves tiesības, būtu jāpublicē tīkla pārskatā. Saskaņā ar esošo starptautisko praksi tīkla pārskats būtu jāpublicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās.
- (35) Piemērotas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales shēmas, apvienotas ar konkurētspējīgiem operatoriem, nodrošinās labāku dažādu transporta veidu līdzsvaru.
- (36) Infrastruktūras pārvaldītāji būtu jāmotivē, piemēram, maksājot prēmijas rīkotājdirektoriem, samazināt piekļuves maksu un infrastruktūras nodrošināšanas izmaksu līmeni.
- (37) Dalībvalstu pienākumam nodrošināt, lai infrastruktūras pārvaldītāja darbības mērķi un vidēja termiņa līdz ilgtermiņa ienākumi tiktu īstenoti, pamatojoties uz līgumisku vienošanos starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, nebūtu jāskar dalībvalstu kompetenci attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras plānošanu un finansēšanu.
- (38) Rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, samazināsies transporta izmaksas sabiedrībai.
- (39) Infrastruktūras pārvaldītāju noteikto izmaksu attiecināšanas metodēm būtu jābalstās uz iespējami labāko izmaksu cēloņsakarību izpratni, un, tās izmantojot, izmaksas būtu jāattiecinā uz dažādiem pakalpojumiem, ko piedāvā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, un attiecīgā gadījumā – uz dzelzceļa ritekļu veidiem.
- (40) Dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotu shēmu apvienošanai ar citu transporta veidu infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotām shēmām un konkurētspējīgiem pārvadātājiem būtu jānodrošina optimāls līdzsvars starp dažādiem transporta veidiem.
- (41) Piemērojot uzcenojumus, infrastruktūras pārvaldītājam būtu jānosaka atsevišķi tirgus segmenti, kuros ievērojami atšķiras transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksas, to tirgus cenas vai tiem izvirzītās pakalpojumu kvalitātes prasības.
- (42) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, būtu jāamēģina visu lietotāju un satiksmes veidu vajadzības apmierināt taisnīgi un nediskriminējošā veidā. Šādām shēmām būtu jānodrošina godīga konkurence dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.
- (43) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas aprēķināšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savas infrastruktūras izmantojumu.
- (44) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāsaņem skaidri un saskaņoti ekonomiski signāli no jaudas sadales shēmām un no maksas aprēķināšanas shēmām, kas ļautu pieņemt racionālus lēmumus.
- (45) Rites troksnis, ko rada preču vagonos izmantotie čuguna bremžu kluči, ir viens no tādu trokšņa emisiju cēloņiem, ko varētu mazināt ar piemērotiem tehniskiem risinājumiem. Atbilstīgi radītajam trokšņa līmenim diferencētās infrastruktūras maksas galvenokārt būtu jāpiemēro kravas vagoniem, kas neatbilst Komisijas Lēmumā 2006/66/EK (2005. gada 23. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – troksnis" noteiktajām prasībām⁽¹⁾. Ja šādas diferenciācijas rezultātā infrastruktūras pārvaldītājam rodas ieņēmumu zudumi, tam nevajadzētu skart Savienības noteikumus par valsts atbalstu.
- (46) Atbilstīgi radītajam trokšņa līmenim diferencētām infrastruktūras maksām būtu jāpapildina citi dzelzceļa satiksmes radītā trokšņa mazināšanas pasākumi, piemēram, savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju pieņemšana, nosakot dzelzceļa transportlīdzekļu radītā trokšņa maksimālo līmeni, trokšņa kartēšana un rīcības plāni trokšņa ietekmes mazināšanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību⁽²⁾, kā arī Savienības un valsts publiskā finansējuma piešķiršana dzelzceļa transportlīdzekļu modernizācijai un trokšņa mazināšanas infrastruktūrai.
- (47) Būtu jāapsver iespēja arī citiem transporta veidiem piemērot trokšņa mazināšanas pasākumus, kas ir līdzīgi dzelzceļa nozarē pieņemtajiem.
- (48) Lai paātrinātu Eiropas vilcienu kustības kontroles sistēmas (ETCS) uzstādīšanu lokomotīvēs, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāmodificē maksas aprēķināšanas sistēma, nosakot pagaidu diferenciāciju attiecībā uz vilcieniem, kas ir aprīkoti ar ETCS. Šādai diferenciācijai būtu pienācīgi jāstimulē vilcienu aprīkošana ar ETCS.
- (49) Lai ņemtu vērā dzelzceļa infrastruktūras jaudas lietotāju vai potenciālo lietotāju vajadzību plānot savu saimniecisko darbību, kā arī lai ņemtu vērā klientu un finansētāju vajadzības, ir svarīgi, lai infrastruktūras pārvaldītājs nodrošinātu, ka infrastruktūras jaudu sadala tādā veidā, kas atspoguļo vajadzību saglabāt un paaugstināt uzticamību šim pakalpojumam.

⁽¹⁾ OV L 37, 8.2.2006., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.

- (50) Vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu motivēti līdz minimumam samazināt traucējumus un uzlabot dzelzceļa tīkla darbību.
- (51) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ļaut dzelzceļa pakalpojumu pircējiem tieši piedalīties jaudas sadales procesā.
- (52) Ir svarīgi ņemt vērā gan pieteikuma iesniedzēju, gan infrastruktūras pārvaldītāja ar saimniecisko darbību saistītās prasības.
- (53) Ir svarīgi palielināt infrastruktūras pārvaldītājiem pieejamo elastību attiecībā uz infrastruktūras jaudas sadali, bet tai vajadzētu būt saderīgai ar pieteikuma iesniedzēja saprātīgu prasību apmierināšanu.
- (54) Jaudas sadales procesam būtu jānovērš nepamatotu ierobežojumu uzlikšana attiecībā uz citu tādu uzņēmumu vēlmēm attīstīt savu saimniecisko darbību, kam ir vai kas plāno iegūt infrastruktūras izmantošanas tiesības.
- (55) Jaudas sadales un maksas aprēķināšanas shēmās var būt vajadzīgs ņemt vērā to, ka dažādas dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļas var būt projektētas dažādiem galvenajiem lietotājiem.
- (56) Ņemot vērā to, ka dažādiem lietotājiem un lietotāju grupām bieži būs dažāda ietekme uz infrastruktūras jaudu, ir pienācīgi jālīdzsvaro dažādo pakalpojumu vajadzības.
- (57) Pakalpojumiem, ko valsts iestādei sniedz saskaņā ar līgumu, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi, lai nodrošinātu to pievilcību lietotājiem.
- (58) Maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmās būtu jāņem vērā ietekme, ko rada aizvien pilnīgāk noslogotā infrastruktūras jauda un no tā izrietošais jaudas trūkums.
- (59) Dažādajiem laikposmiem, kādos veic satiksmes veidu plānošanu, būtu jānodrošina tas, ka tiek apmierināti tie infrastruktūras jaudas pieprasījumi, kas pieteikti pēc ilgtermiņa darba grafika sagatavošanas pabeigšanas.
- (60) Lai nodrošinātu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem optimālu iznākumu, ir vēlams prasīt infrastruktūras jaudas izmantojuma pārbaudi gadījumos, kad jaudas pieprasījumi ir jākoordinē, lai apmierinātu vajadzības.
- (61) Ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju monopolstāvokli, būtu jāpieprasa, lai tie pārbaudītu pieejamo infrastruktūras jaudu un izskatītu metodes jaudas palielināšanai gadījumos, kad tās sadales procesā nav iespējams apmierināt lietotāju vajadzības.
- (62) Informācijas trūkums par citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu iesniegtajiem pieprasījumiem un par ierobežojumiem sistēmā var apgrūtināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu centienus optimizēt savus infrastruktūras jaudas pieprasījumus.
- (63) Ir svarīgi nodrošināt jaudas sadales shēmu labāku koordināciju, lai uzlabotu dzelzceļa pievilcību satiksmei, kurā izmanto vairāk nekā viena infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, jo īpaši starptautiskai satiksmei.
- (64) Ir svarīgi līdz minimumam samazināt konkurences izkropļojumus, kas maksas aprēķināšanas principu būtisku atšķirību dēļ var rasties vai nu starp dzelzceļa infrastruktūrām, vai arī starp transporta veidiem.
- (65) Ir vēlams noteikt tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir būtiski svarīgas, lai operators varētu sniegt pakalpojumu, un tās, kas būtu jāsniedz par minimālu piekļuves maksu.
- (66) Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vajadzīgi, un infrastruktūras izmantošanas maksas shēmām būtu jāmotivē infrastruktūras pārvaldītājus padarīt attiecīgus ieguldījumus ekonomiski pievilcīgus.
- (67) Lai varētu noteikt pienācīgu un taisnīgu infrastruktūras maksas apmēru, infrastruktūras pārvaldītājiem jāuzskaīta un jānosaka savu aktīvu vērtība un jāpanāk skaidra izpratne par faktoriem, kas nosaka infrastruktūras darbības izmaksas.
- (68) Ir vēlams nodrošināt, ka, pieņemot lēmumus transporta jomā, tiek ņemtas vērā ārējās izmaksas un ka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas aprēķināšana var veicināt ārējo izmaksu saskaņotu un līdzsvarotu internalizāciju visos transporta veidos.
- (69) Ir svarīgi nodrošināt, ka maksa par iekšzemes un starptautisko satiksmi ir tāda, kas ļauj dzelzceļam apmierināt tirgus vajadzības. Tādēļ infrastruktūras maksa būtu jānosaka to tiešo izmaksu līmenī, kas radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ.
- (70) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu. Dalībvalstis var noteikt atšķirīgus kopējo sedzamo izmaksu līmeņus. Jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr būtu jāatļauj tāds satiksmes līmenis, kas spēj segt vismaz tās radītos papildu izdevumus dzelzceļa tīkla izmantošanai.
- (71) Dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols, un tādēļ infrastruktūras pārvaldītāji jāmotivē samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.
- (72) Dzelzceļa transports būtu jāattīsta, *inter alia* izmantojot pieejamos Savienības instrumentus, neskarot jau noteiktās prioritātes.

- (73) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirtajām atlaidēm vajadzētu būt saistītām ar faktiskiem administratīvo izmaksu ietaupījumiem, jo īpaši darījumu izmaksu ietaupījumiem. Atlaides var piešķirt arī, lai veicinātu efektīvu infrastruktūras izmantošanu.
- (74) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu motivēti samazināt traucējumus tīkla darbībā.
- (75) Infrastruktūras pārvaldītājam jaudas sadale ir saistīta ar izdevumiem, par kuriem būtu jāpieprasa samaksa.
- (76) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai pārvaldībai un taisnīgai un nediskriminējošai izmantošanai ir nepieciešama tādas regulatīvas iestādes izveide, kas pārrauga šajā direktīvā izklāstīto noteikumu piemērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas, neskarot iespēju izskatīt lietu tiesā. Šādi regulatīvai iestādei vajadzētu būt spējīgai ar piemērotu sankciju palīdzību panākt savu informācijas pieprasījumu un lēmumu izpildi.
- (77) Ar regulatīvās iestādes finansējumu būtu jāgarantē tās neatkarība, un finansējumam būtu jānāk vai nu no valsts budžeta, vai arī no tādām nozares iemaksām, kuras ir obligāti piemērojamas, ievērojot taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionālītātes principus.
- (78) Atbilstīgām darbinieku iecelšanas procedūrām būtu jāpalīdz garantēt regulatīvās iestādes neatkarību, jo īpaši nodrošinot, ka to personu iecelšanu, kas pieņem lēmumus, veic valsts iestāde, kam nav tiešu īpašumtiesību regulētajos uzņēmumos. Ja šis nosacījums tiek izpildīts, šāda iestāde varētu būt, piemēram, parlaments, prezidents vai ministru prezidents.
- (79) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi, lai ņemtu vērā dažu dalībvalstu īpašo ģeopolitisko un ģeogrāfisko stāvokli un dzelzceļa nozares organizācijas īpatnības dažādās dalībvalstīs, tā nodrošinot iekšējā tirgus viengabalainību.
- (80) Lai ņemtu vērā dzelzceļa tirgus attīstību, būtu jādeleģē pilnvaras Komisijai pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu par tehniska rakstura grozījumiem attiecībā uz informāciju, kas jāsniedz uzņēmumam, piesakoties licences saņemšanai, kavējumu kategoriju sarakstu, sadales grafiku un regulatīvām iestādēm iesniedzamās grāmatvedības uzskaites informāciju. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (81) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu ⁽¹⁾.
- (82) Komisijai nebūtu jāpieņem īstenošanas akti, kas saistīti ar dzelzceļa pakalpojumu galveno mērķi, novērtējumu par jaunu starptautisku pakalpojumu ietekmi uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru, maksājumiem, kurus uzliek dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus, piekļuvi pakalpojumiem, kuri jāsniedz būtiskās infrastruktūrās un apkalpes vietās, detalizētu informāciju par kārtību, kas jāievēro, lai saņemtu licenci, tiešo izmaksu aprēķināšanas kārtību maksu piemērošanai saistībā ar trokšņa ietekmes izmaksām un infrastruktūras maksas diferenciacijas piemērošanu, lai radītu stimulus apriņķot vilcienus ar ETCS, kā arī kopējiem principiem un praksi attiecībā uz regulatīvo iestāžu lēmumu pieņemšanu, ja saskaņā ar šo direktīvu izveidotā komiteja nesniedz atzinumu par Komisijas iesniegto īstenošanas akta projektu.
- (83) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, veicināt dzelzceļa attīstību Savienībā, noteikt vispārīgus principus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licenču piešķiršanai un koordinēt kārtību, kādā dalībvalstis pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas par tās izmantošanu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs šādu licenču piešķiršanas un dzelzceļa tīklu nozīmīgu elementu darbības izteikti starptautiska rakstura dēļ, un ņemot vērā to, ka ir jānodrošina godīgi un nediskriminējoši infrastruktūras pieejamības nosacījumi, kā arī to, ka to starptautiskā rakstura dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (84) Pienākums transponēt šo direktīvu valstu tiesību aktos būtu jāattiecinā tikai uz tiem noteikumiem, kas veido būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām. Pienākums transponēt šīs direktīvas noteikumus, kuri nav būtiski mainīti salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām, izriet no minētajām direktīvām.

⁽¹⁾ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

- (85) Dalībvalstis, kurās nav dzelzceļu sistēmas un nav arī plānots tuvākajā laikā tādu izveidot, tiktu pakļautas nesamērīgam un nevajadzīgam pienākumam, ja tām būtu jātransponē un jāsteno šīs direktīvas II un IV nodaļa. Tādēļ šādas dalībvalstis būtu jāatbrīvo no minētā pienākuma.
- (86) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem⁽¹⁾ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros izskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (87) Šai direktīvai nevajadzētu skart termiņus, kas noteikti IX pielikuma B daļā, kas dalībvalstīm jāievēro saskaņā ar iepriekšējām direktīvām,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo direktīvu paredz:

- a) noteikumus, kas piemērojami attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā noteikts II nodaļā;
- b) kritērijus, kas piemērojami attiecībā uz tādu dalībvalsts licenču piešķiršanu, atjaunošanu vai grozīšanu, kuras paredzētas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas veic vai veiks uzņēmējdarbību Savienībā, kā noteikts III nodaļā;
- c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, kā noteikts IV nodaļā.

2. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai.

2. pants

Izņēmumi no darbības jomas

1. Direktīvas II nodaļu nepiemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas, piepilsētas vai reģionālos pārvadājumu pakalpojumus nesaistītos vietējas un reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras pārvadājumu pakalpojumu tīklos vai tīklos, kas paredzēti tikai pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem.

Neatkarīgi no pirmās daļas, ja šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tieši vai netieši kontrolē kāds uzņēmums vai cita struktūra, kas sniedz citus – ne pilsētas, piepilsētas vai reģionālus – dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus vai tādus aptver, piemēro 4. un 5. pantu. Attiecībā uz šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piemēro arī 6. pantu saistībā ar attiecībām starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un uzņēmumu vai struktūru, kurai ir tieša vai netieša kontrole pār to.

2. Direktīvas III nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

- a) uzņēmumiem, kas sniedz tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot vietēju vai reģionālu nesaistītu dzelzceļa infrastruktūru;
- b) uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pakalpojumus;
- c) uzņēmumiem, kas sniedz tikai reģionālos dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus;
- d) uzņēmumiem, kas sniedz tikai kravas pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot savā privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru, kura paredzēta vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai tas veiktu savus kravu pārvadājumus.

3. Direktīvas 7., 8., 13. pantu un IV nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

- a) nesaistītiem vietējas un reģionālas nozīmes dzelzceļa tīkliem pasažieru pārvadāšanai dzelzceļa infrastruktūrā;
- b) tīkliem, kas paredzēti vienīgi pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veikšanai;
- c) reģionālas nozīmes tīkliem, ko reģionāliem kravu pārvadājumiem izmanto vienīgi tāds dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, uz kuru neattiecas 1. punkts, un tik ilgi, kamēr attiecīgā tīkla jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pieteikuma iesniedzējs;
- d) privātīpašumā esošai dzelzceļa infrastruktūrai, kura paredzēta vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai tas veiktu savus kravu pārvadājumus.

4. Neskarot 3. punktu, dalībvalstis 8. panta 3. punktu var nepiemērot vietējas vai reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kam nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā, un IV nodaļu var nepiemērot vietējas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kam nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā. Par savu nodomu nepiemērot noteikumus šādām dzelzceļa infrastruktūrām dalībvalstis paziņo Komisijai. Saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru Komisija, ņemot vērā attiecīgo dzelzceļa līniju garumu, to izmantošanas pakāpi un iespējamo to ietekmi uz satiksmes apjomu, lemj, vai šādu dzelzceļa infrastruktūru var uzskatīt par tādu, kam nav stratēģiskas nozīmes.

⁽¹⁾ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

5. Dalībvalstis var 31. panta 5. punktu nepiemērot ritekļiem, kuri tiek izmantoti vai kurus paredzēts izmantot pārvadājumiem no un uz trešām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla.

6. Dalībvalstis var lemt par laikposmiem un termiņiem jaudas sadales grafikā, kuri ir atšķirīgi no tiem, kas minēti 43. panta 2. punktā, VI pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā un VII pielikuma 3., 4. un 5. punktā, ja starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar trešo valsti infrastruktūras pārvaldītājiem tīklā, kura sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, ir būtiska vispārēja ietekme uz jaudas sadales grafiku.

7. Ja tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, dalībvalstis var lemt publicēt maksas aprēķināšanas sistēmu un maksāšanas noteikumus, ko konkrēti piemēro starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem no un uz trešām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, piemērojot instrumentus un termiņus, kas atšķiras no 29. panta 1. punktā noteiktajiem.

8. Dalībvalstis IV nodaļu var nepiemērot attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru, kuras sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla un kura savieno dalībvalsts robežpārejas pieturas ar trešās valsts teritoriju.

9. Šo direktīvu nepiemēro uzņēmumiem, kuri veic vienīgi autotransporta līdzekļiem paredzētus pārvadājumus turp un atpakaļ pa zemjūras tuneļiem, vai pārvadājumu darbības autotransporta līdzekļu pārvadāšanai turp un atpakaļ pa šādiem tuneļiem, izņemot 6. panta 1. punktu, 6. panta 4. punktu, 10., 11., 12. un 28. pantu.

10. Dalībvalstis II nodaļu, izņemot 14. pantu, un IV nodaļu var nepiemērot attiecībā uz jebkuru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu, ko veic tranzītā caur Savienību.

11. Dalībvalstis var nepiemērot 32. panta 4. punktu vilcieniem, kuri nav aprīkoti ar Eiropas vilcienu kustības kontroles sistēmu (ETCS) un kurus izmanto reģionāliem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, un kuri pirmo reizi laisti ekspluatācijā pirms 1985. gada.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

2) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

3) “dzelzceļa infrastruktūra” ir vienības, kas ir uzskaitītas I pielikumā;

4) “starptautisks kravu pārvadājuma pakalpojums” ir pārvadājuma pakalpojums, ko sniedzot vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu; vilciens var būt apvienots un/vai sadalīts posmos, un dažādiem tā posmiem var būt dažādi maršruta sākuma un gala punkti ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;

5) “starptautisks pasažieru pārvadājuma pakalpojums” ir pasažieru pārvadājuma pakalpojums, kurā vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu un ja galvenais pakalpojuma mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs; vilciens var būt apvienots un/vai sadalīts posmos, un dažādiem tā posmiem var būt dažādi maršruta sākuma un gala punkti ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;

6) “pilsētas un piepilsētas pārvadājumi” ir pārvadājumu pakalpojumi, kuru galvenais mērķis ir apmierināt pilsētu vai pilsētkopu, tostarp pārrobežu pilsētkopu, pārvadājumu vajadzības un lai apmierinātu vajadzības pēc pārvadājumiem starp šādu pilsētu vai pilsētkopu un tās apkārtējām teritorijām;

7) “reģionālie pārvadājumu pakalpojumi” ir pārvadājumu pakalpojumi, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt reģiona, tostarp pārrobežu reģiona, pārvadājumu vajadzības;

8) “tranzīts” ir Savienības teritorijas šķērsošana, Savienības teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus;

9) “alternatīvs maršruts” ir cits maršruts no tās pašas izbraukšanas vietas līdz galamērķim, ja abi maršruti ir savstarpēji aizvietojami dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma attiecīgo kravu vai pasažieru pārvadājumu veikšanai;

10) “ilgtspējīga alternatīva” ir pieeja citai apkalpes vietai, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir ekonomiski pieņemama un dod iespēju veikt attiecīgo kravu vai pasažieru pārvadājumu;

11) “apkalpes vieta” ir vieta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti II pielikuma 2. līdz 4. punktā;

- 12) "apkalpes vietas operators" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes vietu pārvaldību vai par viena vai vairāku II pielikuma 2. līdz 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;
- 13) "pārrobežu līgums" ir jebkurš līgums starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešām valstīm, kura mērķis ir veicināt pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu;
- 14) "licence" ir atļauja, kuru licencēšanas iestāde izsniedz uzņēmumam un ar kuru tiek atzītas šā uzņēmuma kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma tiesības sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus; minētās tiesības var ierobežot attiecībā uz konkrētu pakalpojumu veidu sniegšanu;
- 15) "licencēšanas iestāde" ir iestāde, kas ir atbildīga par licenču piešķiršanu dalībvalstī;
- 16) "līgumiska vienošanās" ir līgums vai *mutatis mutandis* vienošanās administratīvu pasākumu satvarā;
- 17) "samērīga peļņa" ir pašu kapitāla rentabilitātes koeficients, kurā ir ņemts vērā apkalpes vietas operatora risks, tostarp attiecībā uz ieņēmumiem, vai šāda riska neesamība, un tas atbilst attiecīgās nozares vidējam rādītājam pēdējos gados;
- 18) "sadale" ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs;
- 19) "pieteikuma iesniedzējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums, vai citas personas vai juridiskas struktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infras-
truktūras jaudu;
- 20) "pārslogota infrastruktūra" ir infrastruktūras elements, kurā noteiktos laikposmos pieprasījumu pēc infrastruktūras jaudas nav iespējams pilnībā apmierināt pat pēc dažādo jaudas pieprasījumu savstarpējas koordinēšanas;
- 21) "jaudas palielināšanas plāns" ir pasākums vai pasākumu kopums, kura izpildei izstrādāts kalendārs grafiks, lai mazinātu jaudas ierobežojumus, kuru dēļ infrastruktūras elementu atzīst par "pārslogotu infrastruktūru";
- 22) "koordinēšana" ir process, ar kura palīdzību infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzēji mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpēji pretrunīgi;
- 23) "pamata vienošanās" ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pieteikuma iesniedzēja un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo infrastruktūras jaudu un piemērojamo maksu laikposmā, kurš ir ilgāks nekā viena kustības grafika laikposms;
- 24) "infrastruktūras jauda" ir iespējamība plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laikposmu;
- 25) "tīkls" ir visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infras-
truktūras pārvaldītājs;
- 26) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;
- 27) "vilcienu ceļš" ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laikposmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;
- 28) "kustības grafiks" ir datu kopums, ar kuru definē visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā;
- 29) "stāvēšanas ceļi" ir rezerves ceļi, kas ir īpaši paredzēti dzelzceļa transportlīdzekļu pagaidu novietošanai starp norīkojumiem;
- 30) "apjomīga apkope" ir darbi, kurus neveic sistemātiski kā daļu no ikdienas pasākumiem un kuru dēļ transportlīdzeklis ir jāizņem no satiksmes.

II NODAĻA

SAVIENĪBAS DZELZCEĻA NOZARES ATTĪSTĪBA

1. IEDAĻA

Pārvaldības neatkarība

4. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ciktāl tas attiecas uz pārvaldību, administrēšanu un iekšējo administratīvo, saimniecisko un grāmatvedības uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas ir tiešā vai netiešā dalībvalstu īpašumā vai kontrolē, ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru to rīcībā būs jo īpaši tādi aktīvi, budžeti un grāmatvedības uzskaites, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un grāmatvedības uzskaites.

2. Ievērojot maksas aprēķināšanas un jaudas sadales sistēmu un īpašos noteikumus, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par savu pārvaldību, administrēšanu un iekšējo kontroli.

5. pants

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu pārvaldība saskaņā ar komerciāliem principiem

1. Dalībvalstis dod iespēju dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem pielāgot savu darbību tirgum un minēto darbību pārvaldību atstāt attiecīgo pārvaldības iestāžu atbildībā, lai sniegtu efektīvus un piemērotus pakalpojumus nepieciešamajā kvalitātē un par iespējami zemu maksu.

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumus neatkarīgi no to īpašnieka pārvalda saskaņā ar principiem, kas attiecas uz komercsabiedrībām. Tas attiecas arī uz to sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ko tiem uzlikušas dalībvalstis, un uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus tie slēdz ar valsts kompetentajām iestādēm.

2. Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi izstrādā savus saimnieciskās darbības plānus, ietverot to ieguldījumu un finanšu programmas. Šādus plānus izstrādā, lai panāktu uzņēmumu finanšu līdzsvaru un pārējos tehniskos, komerciālos un finanšu pārvaldības mērķus; tajos norāda arī līdzekļus minēto mērķu sasniegšanai.

3. Atsaucoties uz vispārējām politikas pamatnostādņēm, ko pieņem katra dalībvalsts, un ņemot vērā valsts plānus un līgumus (kuri var būt noslēgti uz vairākiem gadiem), tostarp ieguldījumu un finanšu plānus, dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi ir jo īpaši tiesības brīvi:

- a) izveidot iekšējo struktūru, neskarot 7., 29. un 39. panta noteikumus;
- b) kontrolēt pakalpojumu sniegšanu un pārdošanu un noteikt to cenu;
- c) pieņemt lēmumus par personālu, aktīviem un iepirkumiem;
- d) paplašināt savu tirgus daļu, attīstīt jaunas tehnoloģijas un jaunus pakalpojumus un pieņemt jebkādas inovatīvas pārvaldes metodes;
- e) ieviest jaunas darbības ar dzelzceļa saimniecisko darbību saistītās nozarēs.

Šis punkts neskar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

4. Neatkarīgi no 3. punkta valsts īpašumā vai kontrolē esošu dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu akcionāri spēj pieprasīt, ka, pieņemot nozīmīgus saimnieciskās darbības pārvaldības lēmumus, vispirms tiktu prasīta viņu piekrišana, tāpat kā atbilstīgi dalībvalstu uzņēmējdarbības tiesību aktiem to var pieprasīt

privātu akciju sabiedrību akcionāri. Šā panta noteikumi neskar dalībvalstu uzņēmējdarbības tiesību aktos noteiktās uzraudzības iestāžu pilnvaras attiecībā uz valdes locekļu iecelšanu.

2. IEDAĻA

Infrastruktūras pārvaldības un pārvaldājumu darbību un dažādu pārvaldājumu darbību veidu nošķiršana

6. pants

Atsevišķa grāmatvedības uzskaitē

1. Dalībvalstis nodrošina, ka peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci sagatavo un publicē atsevišķi, no vienas puses, attiecībā uz dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu saimniecisko darbību, kura ir saistīta ar pārvaldājumu pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, attiecībā uz saimniecisko darbību, kas ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Sabiedriskos līdzekļus, kas piešķirti vienai no šīm divām darbības jomām, nenodod otrai darbības jomai.

2. Dalībvalstis var arī paredzēt, ka saistībā ar šādu nodalīšanu vienotā uzņēmumā tiek organizētas arī skaidri nodalītas nodaļas vai arī infrastruktūru un pārvaldājumu pakalpojumus pārvalda atsevišķas juridiskas vienības.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci sagatavo un publicē atsevišķi, no vienas puses, par saimniecisko darbību, kas saistīta ar dzelzceļa kravas pārvaldājumu pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, par darbībām, kas saistītas ar dzelzceļa pasažieru pārvaldājumu pakalpojumu sniegšanu. Sabiedriskos līdzekļus, kas piešķirti darbībām, kuras saistītas ar pārvaldājumu pakalpojumiem, kā maksa par sabiedriskiem pakalpojumiem, attiecīgajos pārskatos atspoguļo atsevišķi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 7. pantu, un tos nenovirza darbībām, kas saistītas ar citu transporta pakalpojumu sniegšanu vai ar citu saimniecisko darbību.

4. Šā panta 1. un 3. punktā minēto dažādo darbības jomu uzskaiti veic tā, lai būtu iespējams uzraudzīt, vai tiek ievērots aizliegums vienai darbības jomai saņemt valsts līdzekļus nodot citai darbības jomai, un uzraudzīt, kā tiek izmantoti ieņēmumi no infrastruktūras maksām un peļņa no citas komercdarbības.

7. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja būtisku funkciju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka būtiskas funkcijas, kuras nosaka vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, uztic iestādēm vai uzņēmumiem, kas paši nesniedz nekādus dzelzceļa pārvaldājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskās struktūras pierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Būtiskas funkcijas ir:

- a) lēmumu pieņemšana par vilcieni ceļu iedalīšanu, tostarp gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcieni ceļu iedalīšanu; un

- b) lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, tostarp maksas noteikšanu un iekasēšanu, neskarot 29. panta 1. punktu.

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras attīstības veicināšanu, piemēram, veicot ieguldījumus, apkopi un finansēšanu.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, struktūras vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ nav neatkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, IV nodaļas 2. un 3. iedaļā minētās funkcijas attiecīgi veic par maksas aprēķināšanu atbildīgā iestāde un par sadali atbildīgā iestāde, sadali, kuras savā juridiskajā formā, struktūrā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīgas ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.

3. Ja IV nodaļas 2. un 3. iedaļas noteikumos minētas infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, tās saprot kā piekrietošas par maksas aprēķināšanu atbildīgajai iestādei vai par jaudas sadali atbildīgajai iestādei – atbilstīgi to attiecīgajām pilnvarām.

3. IEDAĻA

Finanšu stāvokļa uzlabošana

8. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja finansēšana

1. Dalībvalstis attīsta savu valsts dzelzceļu infrastruktūru, pēc vajadzības ņemot vērā Savienības vispārīgās vajadzības, tostarp vajadzību sadarboties ar trešām valstīm kaimiņos. Šādā nolūkā tās pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm līdz 2014. gada 16. decembrim publicē indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kuras mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras apkopi, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu. Minētā stratēģija aptver vismaz piecu gadu laikposmu un ir atjaunojama.

2. Pienācīgi ievērojot LESD 93., 107. un 108. pantu, dalībvalstis var arī sniegt infrastruktūras pārvaldītājam tā funkcijām, kā minēts 3. panta 2. punktā, infrastruktūras apmēriem un finanšu prasībām atbilstīgu finansējumu, jo īpaši jaunu ieguldījumu segšanai. Dalībvalstis var nolemt finansēt minētos ieguldījumus ar līdzekļiem, kas nav tiešs valsts finansējums. Jebkurā gadījumā dalībvalstis ievēro šā panta 4. punktā noteiktās prasības.

3. Saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts noteikto vispārīgo politiku un ņemot vērā 1. punktā minēto stratēģiju un 2. punktā minēto dalībvalstu sniegto finansējumu, infrastruktūras pārvaldītājs pieņem saimnieciskās darbības plānu, kurā iekļauj ieguldījumu un finanšu programmu. Plānu izstrādā tā, lai panāktu optimālu un efektīvu infrastruktūras izmantošanu, nodrošināšanu un attīstību, vienlaikus nodrošinot finanšu līdzsvaru un līdzekļus šo mērķu sasniegšanai. Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, lai zināmiem pieteikuma iesniedzējiem un iespējamiem

pieteikuma iesniedzējiem – pēc to pieprasījuma – būtu piekļuve attiecīgai informācijai un iespēja izteikt savu viedokli par saimnieciskās darbības plāna saturu attiecībā uz nosacījumiem par piekļuvi infrastruktūrai, tās izmantošanu un veidu, nodrošināšanu un attīstību, pirms infrastruktūras pārvaldītājs apstiprina saimnieciskās darbības plānu.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka normālos saimnieciskās darbības apstākļos un samērīgā laikposmā, kas nepārsniedz piecus gadus, infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas komercdarbības, neatmaksājamiem ieņēmumiem no privātiem avotiem, kā arī no valsts finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem.

Neskarot lietotāja iespējamo ilgtermiņa mērķi segt visu transporta veidu infrastruktūras izmaksas ar lietotāju tiešajiem maksājumiem, pamatojoties uz dažādo transporta veidu godīgu, nediskriminējošu konkurenci, kur dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem, saskaņā ar 31. un 32. pantā noteikto maksas aprēķināšanas sistēmu dalībvalsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs līdzsvarotu ieņēmumus un izdevumus bez valsts finansējuma.

9. pants

Pārredzami parāda atvieglojumi

1. Neskarot Savienības noteikumus par valsts atbalstu un saskaņā ar LESD 93., 107. un 108. pantu dalībvalstis izveido atbilstīgus mehānismus, lai palīdzētu samazināt publiskā īpašumā vai kontrolē esošu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu parādsaistības līdz tādām līmenim, kas nekavē pareizu finanšu pārvaldību un kas uzlabo to finanšu stāvokli.

2. Lai sasniegtu 1. punktā minētos mērķus, dalībvalstis var prasīt, lai šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grāmatvedības nodaļās tiktu izveidota atsevišķa struktūrvienība parāda dzēšanai.

Uz struktūrvienības bilanci var attiecināt visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma saņemtos aizdevumus gan ieguldījumu finansēšanai, gan tādu papildu saimniecisko izdevumu segšanai, kas radušies no dzelzceļa pārvadājumu saimnieciskās darbības vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības, līdz šie aizdevumi tiek dzēsti. Neņem vērā parādus, kas radušies no meitasuzņēmumu darbības.

3. Panta 1. un 2. punktu piemēro tikai tādiem parādiem vai šādu parādu procentiem, kas publiskā īpašumā vai kontrolē esošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem radušies līdz tirgus atvēršanas dienai konkrētajā dalībvalstī attiecībā uz visiem dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai uz to daļu un jebkurā gadījumā līdz 2001. gada 15. martam, vai – dalībvalstis, kuras Savienībai pievienojušās pēc minētā datuma – līdz pievienošanās dienai.

4. IEDAĻA

Pieklūve dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem

10. pants

Nosacījumi par pieklūvi dzelzceļa infrastruktūrai

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības pieklūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Minētās tiesības aptver pieklūvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķir tiesības pieklūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu veikt starptautiskus pasažieru pārvadājumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, veicot starptautisku pasažieru pārvadājumu, ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskajā maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī. Minētās tiesības aptver pieklūvi infrastruktūrai, kas savieno II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas.

3. Pēc attiecīgo kompetento iestāžu vai ieinteresēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lūguma 55. pantā minētā regulatīvā iestāde vai iestādes nosaka to, vai pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs.

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2016. gada 16. decembrim pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 3. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

11. pants

Ierobežojumi attiecībā uz pieklūves tiesībām un tiesībām uzņemt un izlaist pasažierus

1. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā paredzētās pieklūves tiesības tādiem pārvadājumu pakalpojumiem no izbraukšanas vietas līdz galamērķa vietai, uz kuriem attiecas viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas atbilst Savienības tiesību aktiem. Šādi ierobežojumi neizraisa tiesību ierobežošanu uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, izņemot, ja šo tiesību izmantošana izjauktu sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

2. To, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts, nosaka 55. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, pamatojoties uz objektīvu

ekonomisko analīzi un iepriekš noteiktiem kritērijiem, ja saņemts pieprasījums no:

- a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir publisku pakalpojumu līgumu;
- b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot pieklūvi saskaņā ar šo pantu;
- c) infrastruktūras pārvaldītāja;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

Kompetentās iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus, sniedz attiecīgajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm visu informāciju, kas pamatoti vajadzīga, lai varētu pieņemt lēmumu. Regulatīvā iestāde izskata šo pušu sniegto informāciju, attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju no visām iesaistītajām pusēm un viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas sāk ar tām apspriedes. Regulatīvā iestāde vajadzības gadījumā apspriežas ar visām iesaistītajām pusēm un informē tās par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā, saprātīgā termiņā, tomēr ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija.

3. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un norāda termiņu un nosacījumus, atbilstīgi kuriem lēmuma pārskatīšanu var pieprasīt jebkurš no turpmāk minētajiem:

- a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;
- b) infrastruktūras pārvaldītājs;
- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas meklē pieklūves iespēju.

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2016. gada 16. decembrim pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

5. Dalībvalstis var arī ierobežot tiesības starptautiska pasažieru pārvadājuma maršrutā uzņemt un izlaist pasažierus stacijās, kas atrodas maršrutā vienā un tajā pašā dalībvalstī, ja ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām ir piešķirtas saskaņā ar koncesijas līgumu, kas piešķirts pirms 2007. gada 4. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru un atbilstīgi attiecīgajiem Savienības tiesību principiem. Šis ierobežojums var būt spēkā tik ilgi, cik ilgi ir spēkā sākotnējais līgums, vai arī 15 gadus – atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka 1., 2., 3. un 5. punktā minētie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā.

12. pants

Tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piemērojamā nodeva, kuri sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus

1. Neskarot 11. panta 2. punktu, dalībvalstis saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem var pilnvarot iestādi, kas atbildīga par dzelzceļa pasažieru transportu, piemērot nodevu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, par darbību tajos maršrutos, kuri atrodas minētās iestādes jurisdikcijā un kuros darbība tiek veikta starp divām stacijām minētajā dalībvalstī.

Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri sniedz valstu iekšējos vai starptautiskos pasažieru transporta pakalpojumus, piemēro tādu pašu nodevu par darbību tajos maršrutos, kuri atrodas minētās iestādes jurisdikcijā.

2. Nodeva ir paredzēta, lai kompensētu iestāžu izdevumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kuri noslēgti saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. Ieņēmumi, kas gūti no šādas piemērotās nodevas un samaksāti kā kompensācija, nepārsniedz summu, kura nepieciešama, lai segtu visas vai daļu no izmaksām, kas radušās, nodrošinot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos maksājumu dokumentus, un samērīgu šo saistību izpildē gūto peļņu.

3. Nodevu nosaka atbilstīgi Savienības tiesību aktiem, jo īpaši ievērojot taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principus, jo īpaši attiecībā uz vidējo pakalpojumu cenu pasažierim un piemērojamās nodevas līmeni. Kopējā piemērojamā maksa saskaņā ar šo punktu neapdraud to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ekonomisko dzīvotspēju, kuriem to piemēro.

4. Attiecīgās iestādes uzglabā informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu iespēju izsekot nodevu maksājumiem un to izlietojumam. Dalībvalstis šo informāciju sniedz Komisijai.

5. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētā tīkla darbībām, Komisija pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņemt saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

13. pants

Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nediskriminējošā veidā visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķir minimālo

piekļuves pakalpojumu kompleksu, kas noteikts II pielikuma 1. punktā.

2. Apkalpes vietu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi, II pielikuma 2. punktā minētajām vietām un šajās vietās sniegtajiem pakalpojumiem.

3. Lai garantētu, ka piekļuve apkalpes vietām, kas minētas II pielikuma 2. punkta a), b), c), d), g) un i) apakšpunktā, un šajās vietās sniegtiem pakalpojumiem ir pilnīgi pārredzama un nediskriminējoša – ja šādas apkalpes vietas operators ir tieši vai netieši pakļauts iestādei vai uzņēmumam, kas arī darbojas un kam ir dominējošs stāvoklis valsts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū, kurā izmanto šo apkalpes vietu – šo apkalpes vietu operatoru darbību struktūrē tā, lai tie organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīgi no šīs iestādes vai uzņēmuma. Šāda neatkarība nenozīmē, ka apkalpes vietām jāizveido atsevišķa juridiska vienība, un neatkarību var nodrošināt, vienā juridiskajā vienībā izveidojot atsevišķas nodaļas.

Attiecībā uz visām II pielikuma 2. punktā minētajām apkalpes vietām operators un šī iestāde vai uzņēmums nodrošina atsevišķu grāmatvedības uzskaiti, tostarp atsevišķu bilanci un peļņas un zaudējumu pārskatus.

Ja apkalpes vietas darbību nodrošina infrastruktūras pārvaldītājs vai ja apkalpes vietas operators ir tieši vai netieši pakļauts infrastruktūras pārvaldītājam, tad šajā punktā izklāstīto prasību ievērošanu uzskata par pierādītu, ja ir izpildīti 7. pantā izklāstītie noteikumi.

4. Atbildes uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumiem par piekļuvi apkalpes vietai, kas minēta II pielikuma 2. punktā, un tajā sniegtajiem pakalpojumiem sniedz saprātīgā termiņā, ko nosaka 55. pantā minētā regulatīvā iestāde. Šādus pieprasījumus var noraidīt vienīgi tad, ja ir pieejamas ilgtspējīgas alternatīvas, kas tiem dod iespēju veikt attiecīgo kravas vai pasažieru pārvadājumu tajā pašā vai alternatīvā maršrutā ar ekonomiski pieņemamiem nosacījumiem. Tas neuzliek apkalpes vietas operatoram pienākumu veikt ieguldījumus resursos vai apkalpes vietās, lai varētu apmierināt visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījums attiecas uz piekļuvi apkalpes vietai, kuru pārvalda 3. punktā minētais apkalpes vietas operators, un uz tiesībām sniegt tajā pakalpojumus, apkalpes vietas operators rakstiski pamato katru lēmumu par atteikumu un norāda uz iespējamām alternatīvām citās apkalpes vietās.

5. Ja kādas II pielikuma 2. punktā minētas apkalpes vietas operators saņem pretrunīgus pieprasījumus, tas cenšas apmierināt visus pieprasījumus, ciktāl tas ir iespējams. Ja nav pieejama cita ilgtspējīga alternatīva un ja nav iespējams apmierināt visus attiecīgās vietas jaudas pieprasījumus, kas pamatoti ar pierādītām vajadzībām, pieteikuma iesniedzējs var iesniegt sūdzību 55. pantā minētai regulatīvajai iestādei, kura šo lietu izskata un vajadzības gadījumā rīkojas, lai nodrošinātu to, ka attiecīga jaudas daļa tiek piešķirta minētajam pieteikuma iesniedzējam.

6. Ja kāda II pielikuma 2. punktā minēta apkalpes vieta nav izmantota vismaz divus gadus pēc kārtas un ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums minētas apkalpes vietas operatoram ir paudis interesi piekļūt šai vietai, pamatojot to ar pierādītām vajadzībām, tās īpašnieks paziņo par visas apkalpes vietas vai tās daļas iznomāšanu vai izīrēšanu kā dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas vietu, ja vien minētas apkalpes iekārtas operators nepierāda, ka neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to nevar izmantot tur notiekošās rekonversijas dēļ.

7. Ja apkalpes vietas operators sniedz jebkuru no II pielikuma 3. punktā minētajiem pakalpojumiem kā papildpakalpojumu, tad tas šos pakalpojumus pēc pieprasījuma sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā.

8. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var infrastruktūras pārvaldītājam vai citiem apkalpes vietas operatoriem kā papildpakalpojumus pieprasīt vēl citus II pielikuma 4. punktā minētos pakalpojumus. Apkalpes vietas operatoram nav pienākuma sniegt šos pakalpojumus. Ja apkalpes vietas operators nolēm piedāvāt citiem jebkuru no šiem pakalpojumiem, viņš tos pēc pieprasījuma sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošā veidā.

9. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētā tikla darbībām, Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, lai piekļūtu pakalpojumiem, kas jāsniedz II pielikuma 2. līdz 4. punktā minētajās apkalpes vietās. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

uzņēmumiem vai neierobežotu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai par ikvienu pārrobežu līgumu līdz 2013. gada 16. jūnijam – attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms šīs dienas, un pirms līgumu noslēgšanas – attiecībā uz jauniem vai pārskatītiem līgumiem starp dalībvalstīm. Komisija par šādu līgumu atbilstību Savienības tiesību aktiem lemj deviņu mēnešu laikā no paziņošanas – attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms 2012. gada 15. decembra, un četru mēnešu laikā no paziņošanas – attiecībā uz jauniem vai pārskatītiem līgumiem starp dalībvalstīm. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.

3. Neskarot kompetences sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, dalībvalstis paziņo Komisijai par savu nodomu sākt sarunas par jauniem vai pārskatītiem pārrobežu līgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un par nodomu noslēgt šādus līgumus.

4. Ja Komisija divu mēnešu laikā pēc tam, kad ir saņēmusi dalībvalsts paziņojumu par nodomu sākt 2. punktā minētās sarunas, secina, ka sarunas varētu traucēt sasniegt mērķus jau notiekošajās Savienības sarunās ar attiecīgo trešo valsti un/vai ka sarunu rezultātā tiktu noslēgts līgums, kas nav savietojams ar Savienības tiesību aktiem, tā par to attiecīgi informē dalībvalsti.

Dalībvalstis regulāri informē Komisiju par jebkādam šādām sarunām un vajadzības gadījumā aicina Komisiju piedalīties kā novērotāju.

5. Dalībvalstis ir pilnvarotas provizoriski piemērot un/vai noslēgt jaunus vai pārskatītus pārrobežu līgumus ar trešām valstīm, ja tie ir savietojami ar Savienības tiesību aktiem un nekaitē Savienības transporta politikas mērķim un nolūkam. Komisija pieņem šādus pilnvarošanas lēmumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.

6. IEDAĻA

Komisijas pārraudzības uzdevumi

15. pants

Tirgus uzraudzības apjoms

1. Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai uzraudzītu tehniskos un ekonomiskos nosacījumus un tirgus tendences Savienības dzelzceļa transportā.

5. IEDAĻA

Pārrobežu līgumi

14. pants

Pārrobežu līgumu vispārējie principi

1. Dalībvalstis nodrošina, lai nekādi pārrobežu līgumu noteikumi neradītu diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu

2. Šajā nolūkā Komisija savā darbā cieši iesaista dalībvalstu, tostarp 55. pantā minēto regulatīvo iestāžu, pārstāvjus un ieinteresēto nozaru pārstāvjus, tostarp attiecīgā gadījumā dzelzceļa nozares sociālos partnerus, lietotājus un vietējo un reģionālo iestāžu pārstāvjus, lai tie labāk varētu pārraudzīt tendences dzelzceļa nozarē un tirgus attīstību, novērtēt pieņemto pasākumu iedarbību un analizēt Komisijas plānoto pasākumu ietekmi. Attiecīgā gadījumā Komisija iesaista arī Eiropas Dzelzceļa aģentūru, ņemot vērā funkcijas, kas tai noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 881/2004 (2004. gada 29. aprīlis) par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) ⁽¹⁾.

3. Komisija uzrauga tīklu lietošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē, jo īpaši infrastruktūras maksu noteikšanu, jaudas sadali, ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu cenu un kvalitātes attīstību, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgumi, licencēšanu un tirgus atvērības un saskaņošanas līmeni starp dalībvalstīm, nodarbinātības un ar to saistīto sociālo nosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē. Šie uzraudzības pasākumi neietekmē līdzīgus pasākumus dalībvalstīs un sociālo partneru nozīmi.

4. Komisija ik pēc diviem gadiem ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par:

- a) dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus attīstību un pakalpojumiem, kas jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā minēts II pielikumā;
- b) pamatnosacījumiem, kas noteikti 3. punktā, tostarp attiecībā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sabiedriskajiem pakalpojumiem;
- c) Savienības dzelzceļu tīkla stāvokli;
- d) piekļuves tiesību izmantošanu;
- e) šķēršļiem dzelzceļa pakalpojumu lielākai efektivitātei;
- f) infrastruktūras ierobežojumiem;
- g) likumdošanas nepieciešamību.

5. Lai Komisija varētu pārraudzīt tirgu, dalībvalstis, ņemot vērā sociālo partneru nozīmi, katru gadu sniedz Komisijai vajadzīgo informāciju par tīklu izmantošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē.

6. Komisija var pieņemt pasākumus, lai nodrošinātu konsekvenci dalībvalstu ziņošanas pienākumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

III NODAĻA

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU LICENCĒŠANA

1. IEDAĻA

Licencēšanas iestāde

16. pants

Licencēšanas iestāde

Katra dalībvalsts norīko licencēšanas iestādi, kas atbild par licenču piešķiršanu un par šajā nodaļā noteikto pienākumu izpildi.

Licencēšanas iestāde pati nesniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un ir neatkarīga no uzņēmumiem vai struktūrvienībām, kas tos sniedz.

2. IEDAĻA

Nosacījumi licences saņemšanai

17. pants

Vispārējās prasības

1. Uzņēmumam ir tiesības pieteikties saņemt licenci dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību.

2. Dalībvalstis nepiešķir licences vai nepagarina to derīguma termiņu, ja nav izpildītas šīs nodaļas prasības.

3. Uzņēmumam, kas ievēro šajā nodaļā noteiktās prasības, ir tiesības saņemt licenci.

4. Nevienam uzņēmumam nav atļauts sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šī nodaļa, ja vien tam nav piešķirta attiecīga licence par sniedzamajiem pakalpojumiem.

Tomēr šāda licence pati par sevi nedod tās turētājam tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai.

5. Komisija pieņem pasākumus, detalizēti nosakot vienotas veidlapas izmantošanu licencēm un – ja tas vajadzīgs, lai dzelzceļa pārvadājumu tirgos nodrošinātu godīgu un efektīvu konkurenci – detalizēti nosakot kārtību, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

18. pants

Nosacījumi licences saņemšanai

Uzņēmumam, kas iesniedz licences pieteikumu, pirms savas darbības uzsākšanas ir jāspēj pierādīt attiecīgās dalībvalsts licencēšanas iestādēm, ka tas vienmēr spēs izpildīt prasības attiecībā uz labu reputāciju, finanšu pietiekamību, profesionālo kompetenci un savas civiltiesiskās atbildības segšanu, kā uzskaitīts 19. līdz 22. pantā.

Minētajiem nolūkiem katrs uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, sniedz visu attiecīgo informāciju.

19. pants

Prasības par labu reputāciju

Dalībvalstis nosaka nosacījumus, kurus izpildot ir ievērojama prasība par labu reputāciju, lai nodrošinātu to, ka uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, vai par tā pārvaldību atbildīgās personas:

- a) nav bijušas notiesātas par smagiem noziedzīgiem nodarījumiem, tostarp komerciāla rakstura noziedzīgiem nodarījumiem;
- b) nav bijušas pasludinātas par bankrotējušām;
- c) nav bijušas notiesātas par smagiem pārkāpumiem, kas noteikti īpašos pārvaldājumu nozarē piemērojamos tiesību aktos;
- d) nav atzītas par vainīgām nopietnā vai atkārtotā sociālās vai darba tiesībās noteiktu pienākumu neizpildē, tostarp ar darba drošības un veselības aizsardzības tiesību aktiem noteiktu pienākumu neizpildē, kā arī ar muitas tiesībās noteikto pienākumu neizpildē gadījumos, kad uzņēmums vēlas veikt pārrobežu kravas pārvaldījumus, kuriem piemērojamas muitas procedūras.

20. pants

Prasības par finanšu pietiekamību

1. Prasības attiecībā uz finanšu pietiekamību ir izpildītas, ja uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, var pierādīt, ka tas 12 mēnešus varēs izpildīt savus esošos un iespējamās pienākumus, kas noteikti, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem.
2. Licencēšanas iestāde pārbauda finanšu pietiekamību, īpaši pārbaudot dzelzceļa pārvaldājuma uzņēmuma gada pārskatus vai – ja uzņēmumi, kas iesniedz licences pieteikumu, nav spējīgi iesniegt gada pārskatus – bilanci. Katrs uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, sniedz vismaz to informāciju, kas uzskaitīta III pielikumā.
3. Licencēšanas iestāde neuzskata, ka licences pieteikumu iesniegušā uzņēmuma finanses ir pietiekamas, ja minētā uzņēmuma darbības rezultātā tam ir ievērojami vai atkārtoti kavēti nodokļu vai sociālā nodrošinājuma maksājumu parādi.
4. Licencēšanas iestāde var prasīt, lai tiktu iesniegts revīzijas ziņojums un attiecīgie dokumenti no bankas, valsts krājbankas, grāmatveža vai revidenta. Minētajos dokumentos ir ietverta III pielikumā uzskaitītā informācija.
5. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētos aktus par dažiem grozījumiem III pielikumā. Tādējādi III pielikumu var grozīt, lai precizētu informāciju, kas jāiesniedz uzņēmumiem, kuri iesniedz licences pieteikumu, vai lai šādu informāciju papildinātu, ņemot vērā licencēšanas iestāžu gūto pieredzi vai dzelzceļa transporta tirgus attīstību.

21. pants

Prasības par profesionālo kompetenci

Prasības par profesionālo kompetenci ir izpildītas gadījumos, kad uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, var pierādīt, ka tam ir vai būs tāda pārvaldes struktūra, kurai ir vajadzīgās zināšanas vai pieredze, lai veiktu drošu un uzticamu licencē noteikto darbības veidu kontroli un uzraudzību.

22. pants

Civiltiesiskās atbildības prasību segums

Neskarot Savienības noteikumus par valsts atbalstu un saskaņā ar LESD 93., 107. un 108. pantu dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumam ir pienācīga apdrošināšana vai tirgus nosacījumiem atbilstīgas garantijas, lai saskaņā ar attiecīgās valsts un starptautiskiem tiesību aktiem pildītu savas saistības, ja notiek nelaimes gadījumi, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem, bagāžu kravu, pastu un trešām personām. Neatkarīgi no šā pienākuma var ņemt vērā dažādu pakalpojumu veidu īpatnības un riska profilu, jo īpaši saistībā ar dzelzceļa darbībām kultūras mērķiem vai kultūras mantojuma saglabāšanai.

3. IEDAĻA

Licences derīgums

23. pants

Derīgums telpas un laika izteiksmē

1. Licence ir derīga visā Savienības teritorijā.
2. Licence ir spēkā, kamēr attiecīgais dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums pilda šajā nodaļā paredzētās saistības. Tomēr licencēšanas iestāde var paredzēt regulāru tās pārskatīšanu. Tādā gadījumā pārskatīšanu veic vismaz ik pēc pieciem gadiem.
3. Īpašus noteikumus, kas reglamentē licences apturēšanu vai atsaukšanu, var iekļaut pašā licencē.

24. pants

Pagaidu licence, apstiprināšana, apturēšana un atcelšana

1. Ja pastāv nopietnas šaubas par to, vai dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums, kam licencēšanas iestāde piešķirusi licenci, atbilst šīs nodaļas prasībām un jo īpaši 18. panta prasībām, licencēšanas iestāde jebkurā brīdī var pārbaudīt, vai attiecīgais dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums patiesi atbilst minētajām prasībām.

Ja licencēšanas iestāde ir pārliecinājusies, ka dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums vairs nevar izpildīt minētās prasības, tā aptur vai atceļ licenci.

2. Ja dalībvalsts licencēšanas iestāde ir pārliecinājusies, ka ir nopietns pamats apšaubīt tā dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmuma atbilstību šajā nodaļā izklāstītajām prasībām, kuram licenci ir izsniegusi citas dalībvalsts licencēšanas iestāde, tā par to nekaļējoties informē pēdējo minēto iestādi.

3. Neatkarīgi no 1. punkta, ja licenci aptur vai atsauc, pamatojoties uz neatbilstību prasībai par finanšu pietiekamību, licencēšanas iestāde var piešķirt pagaidu licenci līdz attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma reorganizācijas pabeigšanai ar noteikumu, ka nav apdraudēta drošība. Tomēr pagaidu licence ir derīga ne ilgāk kā sešus mēnešus no tās piešķiršanas dienas.

4. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums uz sešiem mēnešiem ir pārtraucis savu darbību vai nav to uzsācis sešu mēnešu laikā no licences piešķiršanas, licencēšanas iestāde var nolemt, ka licence no jauna jāiesniedz apstiprināšanai vai jāaptur.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var lūgt noteikt garāku laikposmu darbības uzsākšanai, ņemot vērā sniedzamo pakalpojumu īpašo raksturu.

5. Ja notiek izmaiņas, kas ietekmē uzņēmuma juridisko statusu, un jo īpaši uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšanas gadījumā, licencēšanas iestāde var nolemt, ka licence atkārtoti jāiesniedz apstiprināšanai. Attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var turpināt darbību, ja vien licencēšanas iestāde nenolemj, ka ir apdraudēta drošība. Minētajā gadījumā sniedz šāda lēmuma pamatojumu.

6. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno būtiski mainīt vai paplašināt savu darbību, tam sava licence atkārtoti jāiesniedz pārskatīšanai licencēšanas iestādē.

7. Licencēšanas iestāde neļauj paturēt licenci tādām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, attiecībā uz kuriem ir uzsākta bankrota procedūra vai līdzīga procedūra, ja šī iestāde ir pārliecināta par to, ka nav reālas izredzes pieņemtā laikposmā veikt apmierinošu finanšu pārstrukturēšanu.

8. Ja licencēšanas iestāde izsniedz, pārtrauc, atsauc vai groza licenci, tad par to tūlīt attiecīgi informē Eiropas Dzelzceļa aģentūru. Eiropas Dzelzceļa aģentūra tūlīt informē citu dalībvalstu licencēšanas iestādes.

25. pants

Licenču piešķiršanas procedūra

1. Attiecīgā dalībvalsts sabiedrisko licenču piešķiršanas procedūras un par to informē Komisiju.

2. Licencēšanas iestāde pieņem lēmumu par licences pieteikumu cik drīz vien iespējams, bet ne ilgāk kā trīs mēnešus pēc tam, kad ir iesniegta visa attiecīgā informācija, īpaši informācija, kas minēta III pielikumā. Licencēšanas iestāde ņem vērā visu pieejamo informāciju. Lēmumu nekavējoties dara zināmu uzņēmumam, kas iesniedz licences pieteikumu. Atteikumā norāda tā iemeslu.

3. Dalībvalstis nodrošina to, ka licencēšanas iestādes pieņemtos lēmumus var pārskatīt tiesā.

IV NODAĻA

MAKSAS PIEMĒROŠANA PAR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS IZMANTOŠANU UN DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS SADALE

1. IEDAĻA

Vispārēji principi

26. pants

Efektīva infrastruktūras jaudas izmantošana

Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmās ir ievēroti šajā direktīvā noteiktie principi, un tādējādi ļauj infrastruktūras pārvaldītājam efektīvi un vislabākajā veidā pārdot un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu.

27. pants

Tīkla pārskats

1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tīkla pārskatu, kas ir iegūstams, samaksājot maksu, kura nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. Tīkla pārskatu publicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās. Tīkla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā infrastruktūras pārvaldītāja tīmekļa portālā, un tam jābūt pieejamam ar parasta tīmekļa portāla starpniecību. Minēto tīmekļa portālu izveido infrastruktūras pārvaldītāji, savstarpēji sadarbojoties saskaņā ar 37. un 40. pantu.

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un vajadzības gadījumā groza.

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.

28. pants

Līgumi starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem

Ikviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, saskaņā ar publikajām vai privāttiesībām slēdz nepieciešamos līgumus ar izmantotajām dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādus līgumus reglamentējošie noteikumi saskaņā ar šo direktīvu ir nediskriminējoši un pārredzami.

2. IEDAĻA

Maksa par infrastruktūru un pakalpojumiem

29. pants

Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana

1. Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot pārvaldības neatkarību, kas noteikta 4. pantā.

Ievērojot minēto nosacījumu, dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam.

Dalībvalstis nodrošina, lai tīkla pārskatā būtu norādīta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi vai norādīta tīmekļa vietne, kurā ir publicēta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi.

Maksu par infrastruktūras izmantošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar ieviesto maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumiem.

Neskarot 4. pantā noteikto pārvaldības neatkarību un ar noteikumu, ka šīs tiesības ir skaidri paredzētas konstitucionālajās tiesībās pirms 2010. gada 15. decembris, valsts parlamentam var būt tiesības izskatīt un vajadzības gadījumā pārskatīt infrastruktūras pārvaldītāja noteikto maksas apjomu. Jebkura šāda pārskatīšana nodrošina, lai maksas atbilstu šai direktīvai, izveidotajai maksāšanas sistēmai un maksāšanas noteikumiem.

2. Izņemot gadījumus, kad tiek veikti īpaši pasākumi saskaņā ar 32. panta 3. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka izmantojamās maksāšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā šo pārvaldītāju tīklā.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka, izmantojot maksāšanas shēmu dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, tiek piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas un ka faktiski piemērojamā maksa atbilst tīkla pārskatā izklāstītajiem noteikumiem.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro pieteikuma iesniedzēju sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

30. pants

Infrastruktūras izmaksas un grāmatvedības uzskaitē

1. Infrastruktūras pārvaldītājiem, pienācīgi ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, sniedz stimulus samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas.

2. Neskarot dalībvalstu kompetences attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras plānošanu un finansēšanu un attiecīgos gadījumos neskarot budžeta gada pārskata principu, dalībvalstis

nodrošina, lai starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju uz vismaz piecu gadu ilgu laikposmu tiktu noslēgta līgumiska vienošanās, kas atbilst vismaz V pielikumā izklāstītajiem pamatprincipiem un parametriem.

Dalībvalstis nodrošina, lai līgumiskās vienošanās, kas ir spēkā 2012. gada 15. decembris, vajadzības gadījumā tiktu grozītas, lai atjaunojot tās vai vēlākais līdz 2015. gada 16. jūnijam saskaņotu minētās vienošanās ar šo direktīvu.

3. Dalībvalstis piemēro 1. punktā minētos stimulus vai nu ar 2. punktā minēto līgumisko vienošanos starpniecību, vai ar regulatīviem pasākumiem, vai arī kombinējot stimulus, lai ar regulatīviem pasākumiem samazinātu izmaksas līgumiskajās vienošanās un maksu līmeni.

4. Ja dalībvalsts ir nolēmusi 1. punktā minētos stimulus īstenot ar regulatīviem pasākumiem, to pamatā tiek likts sasniegtamā izmaksu samazinājuma izvērtējums. Tas neskar regulatīvās iestādes pilnvaras pārskatīt 56. pantā minētās maksas.

5. Par 2. punktā minētās līgumiskās vienošanās noteikumiem un infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru vienojas iepriekš, aptverot visu līguma darbības laiku.

6. Dalībvalstis nodrošina, lai pirms līgumiskās vienošanās parakstīšanas kompetentā iestāde un infrastruktūras pārvaldītājs informētu pieteikuma iesniedzējus un – pēc to pieprasījuma – iespējamās pieteikuma iesniedzējus un dotu tiem iespēju izteikt savu viedokli par līgumiskās vienošanās saturu. Līgumisko vienošanos publicē viena mēneša laikā no tās noslēgšanas.

Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina līgumiskās vienošanās noteikumu un saimnieciskās darbības plāna konsekveni.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji izveido un uztur savu aktīvu un tādu aktīvu reģistru, par kuru pārvaldību tie ir atbildīgi; šādu reģistru izmantot, lai novērtētu, kāds finansējums ir vajadzīgs to labošanai vai aizvietošanai. Tam pievieno detalizētu informāciju par izdevumiem infrastruktūras atjaunošanai un modernizācijai.

8. Infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā metodi izmaksu attiecināšanai pa dažādām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piedāvāto pakalpojumu kategorijām. Dalībvalstis var prasīt tās iepriekšēju apstiprināšanu. Minēto metodi laiku pa laikam atjaunina, pamatojoties uz starptautisko paraugpraksi.

31. pants

Maksāšanas principi

1. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietu lietošanu maksā attiecīgi infrastruktūras pārvaldītājam un apkalpes vietu operatoram un izlieto, lai finansētu to saimniecisko darbību.

2. Dalībvalstis prasa, lai infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes vietu operators regulatīvajai iestādei sniegtu visu vajadzīgo informāciju par piemēroto maksu, lai regulatīvā iestāde varētu veikt savas funkcijas, kas minētas 56. pantā. Šajā sakarā infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes vietu operators spēj pierādīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ka maksa par infrastruktūru un pakalpojumiem, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam faktiski aprēķināta, ievērojot 30. līdz 37. pantu, ir aprēķināta atbilstīgi metodoloģijai, noteikumiem un, attiecīgā gadījumā, ierobežojumiem, kas izklāstīti tikla pārskatā.

3. Neskarot šā panta 4. vai 5. punktu vai 32. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas, nosaka atbilstīgi tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

Pirms 2015. gada 16. jūnija Komisija pieņem pasākumus, kuros ir noteikta tādu izmaksu aprēķina kārtība, kas radušās tieši, apkalpojot vilcienu satiksmi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Infrastruktūras pārvaldītājs var nolemt, ka pielāgošanās minētajai kārtībai notiek pakāpeniski, ne ilgāk kā četrus gadus pēc minēto īstenošanas aktu stāšanās spēkā.

4. Panta 3. punktā minētajā infrastruktūras maksā var ietvert maksājumu, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību kādā skaidrī nosakāmā infrastruktūras daļā pārslodzības laikposmos.

5. Panta 3. punktā minēto infrastruktūras maksu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, kas radušās, vilcienu satiksmei ietekmējot vidi. Jebkuras šādas izmaiņas diferencē atbilstīgi izraisītās ietekmes apjomam.

Pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, regulatīvo iestāžu un kompetento iestāžu gūto pieredzi un ievērojot pašreizējās trokšņa diferenciācijas shēmas, Komisija pieņem īstenošanas pasākumus, nosakot kārtību, kāda jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes izraisītajām izmaksām, tostarp piemērošanas ilgumu un iespējamību, diferencējot infrastruktūras maksu, vajadzības gadījumā ņemot vērā skartās teritorijas jutīgumu, jo īpaši skarto iedzīvotāju daudzuma un tāda vilcienu sastāva ziņā, kas atstāj ietekmi uz trokšņa emisiju līmeni. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Tie nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ne arī ietekmē dzelzceļa nozares kopējo konkurētspēju.

Ar jebkurām šādām infrastruktūras maksas izmaiņām, lai ņemtu vērā trokšņa radītās izmaksas, atbalsta vagonu modernizāciju, aprīkojot tos ar ekonomiski visizdevīgāko pieejamo zema trokšņa līmeņa bremzēšanas tehnoloģiju.

Vides aizsardzības izmaksu iekļaušanu infrastruktūras maksā, radot kopējo infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu pieaugumu, tomēr atļauj tikai tad, ja šāda maksa saskaņā ar Savienības tiesību aktiem tiek piemērota kravu autopārvadājumiem.

Ja vides aizsardzības maksas piemērošana rada papildu ieņēmumus, tad dalībvalstis lemj, kā izmantot šos ieņēmumus.

Dalībvalstis nodrošina, lai tiktu saglabāta nepieciešamā informācija un lai varētu pārbaudīt vides aizsardzības maksas aprēķinu un tās piemērošanu. Dalībvalstis pēc pieprasījuma sniedz šo informāciju Komisijai.

6. Lai izvairītos no nevēlamām nesamērīgām svārstībām, var ņemt 3., 4. un 5. punktā minētās maksas vidējo vērtību, to aprēķinot, pamatojoties uz vilcienu pārvadājumu pakalpojumu pienācīgu klāstu un laikposmiem. Infrastruktūras maksas relatīvo apmēru tomēr saista ar izmaksām, kas attiecināmas uz pakalpojumiem.

7. Maksa, ko piemēro par piekļuvi II pielikuma 2. punktā minētajām apkalpes vietām, izmantojot sliežu ceļus, un par šādās vietās sniegtajiem pakalpojumiem, nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

8. Ja pakalpojumus, kas uzskaitīti II pielikuma 3. un 4. punktā, kā papildpakalpojumus piedāvā tikai viens piegādātājs, tad maksa, ko piemēro par šādu pakalpojumu, nepārsniedz tā sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

9. Maksu var piemērot par jaudu, kas izmantota, lai veiktu infrastruktūras apkopi. Šāda maksa nepārsniedz neto ieņēmumu zaudējumus, ko apkopes darbu dēļ cieš infrastruktūras pārvaldītājs.

10. Apkalpes vietas operators, kas sniedz II pielikuma 2., 3. un 4. punktā minētos pakalpojumus, saskaņā ar 27. pantu informē infrastruktūras pārvaldītāju par maksām, kas jāiekļauj tikla pārskatā, vai norāda tīmekļa vietni, kurā šāda informācija ir pieejama elektroniskā formātā bez maksas.

32. pants

Ieņēmumi maksas aprēķināšanas principu piemērošanā

1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju. Maksas aprēķināšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr neliedz lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

Pirms dalībvalstis apstiprina šādu uzcelojumu piemērošanu, tās nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāji izvērtētu to nozīmi konkrētos tirgus segmentos, ņemot vērā vismaz tos aspektu pārus, kas uzskaitīti VI pielikuma 1. punktā, un no katra aspektu pāra izvēloties atbilstīgo. Infrastruktūras pārvaldītāju norādīto tirgus segmentu sarakstā ir vismaz šādi trīs segmenti: kravu pārvadājumu pakalpojumi, pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Infrastruktūras pārvaldītāji var tirgus segmentus iedalīt sīkāk – pēc pārvadātajām precēm vai pasažieriem.

Nosaka ir arī tos tirgus segmentus, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dotajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus laikposmā, kurā ir spēkā maksas aprēķināšanas sistēma. Attiecībā uz minētajiem tirgus segmentiem infrastruktūras pārvaldītājs maksas aprēķināšanas sistēmā neiekļauj uzcelojumus.

Tirgus segmentu sarakstu publicē tīkla pārskatā, un to pārskata vismaz reizi piecos gados. Regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā, kontrolē šo sarakstu saskaņā ar 56. pantu.

2. Lai pilnībā segtu radušās izmaksas, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt lielāku maksu par pakalpojumiem attiecībā uz preču pārvadājumiem no trešām valstīm un uz tām, kurus sniedz tīklā ar sliežu platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa sliežu platuma Savienībā.

3. Attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem nākotnē vai konkrētiem ieguldījumu projektiem, kas ir pabeigti pēc 1988. gada, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz šādu projektu ilgtermiņa izmaksām, ja tie palielina efektivitāti vai izmaksu lietderību, vai abus un ja tos citādi nevar vai nevarētu īstenot. Šādā maksas aprēķināšanas sistēmā var ietvert arī vienošanos par dalītu tā riska uzņemšanu, kas saistīts ar jaunajiem ieguldījumiem.

4. Infrastruktūras maksas par Komisijas Lēmumā 2009/561/EK⁽¹⁾ minēto dzelzceļa koridoru izmantošanu diferencē, lai stimulētu vilcieni aprīkošanu ar ETCS atbilstīgi versijai, kas pieņemta ar Komisijas Lēmumu 2008/386/EK⁽²⁾ un

⁽¹⁾ Komisijas Lēmums 2009/561/EK (2009. gada 22. jūlijs) par grozījumiem Lēmumā 2006/679/EK, īstenojot savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vilcieni vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 194, 25.7.2009., 60. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas Lēmums 2008/386/EK (2008. gada 23. aprīlis), ar ko groza A pielikumu Lēmumam 2006/679/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmu un A pielikumu Lēmumam 2006/860/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcieni vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 136, 24.5.2008., 11. lpp.).

turpmākajām versijām. Šāda diferenciācija nedrīkst izraisīt vispārējas izmaiņas infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumos.

Neatkarīgi no šīs prasības dalībvalstis var nolemt, ka šāda diferenciācija neattiecas uz Lēmumā 2009/561/EK minētajām dzelzceļa līnijām, kuras var izmantot tikai ar ETCS aprīkoti vilcieni.

Dalībvalstis var nolemt, ka šāda diferenciācija tiek attiecināta arī uz dzelzceļa līnijām, kas nav minētas Lēmumā 2009/561/EK.

Pirms 2015. gada 16. jūnija un pēc ietekmes izvērtējuma Komisija var pieņemt pasākumus, sīkāk nosakot kārtību, kāda jāievēro, piemērojot infrastruktūras izmantošanas maksas diferenciāciju atbilstīgi laika grafikam ERTMS Eiropas izvēršanas plānā, kas noteikts saskaņā ar Lēmumu 2009/561/EK, un nodrošinot, ka tas neizraisīs vispārējas izmaiņas infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumos. Minētie īstenošanas pasākumi pielāgo diferenciācijas kārtību, kas piemērojama vilcieniem, kuri sniedz vietējos un reģionālos pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot ierobežotu to dzelzceļa koridoru daļu, kas precizēti Lēmumā 2009/561/EK. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Tie nerada nepamatotas konkurences izkropļojumus starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ne arī ietekmē dzelzceļa nozares kopējo konkurētspēju.

5. Lai nepieļautu diskrimināciju, dalībvalstis nodrošina, ka jebkura infrastruktūras pārvaldītāja vidējā maksa un robežmaksa par līdzvērtīgiem tā infrastruktūras izmantošanas veidiem ir salīdzināma un ka vienādiem pakalpojumiem vienā un tajā pašā tirgus segmentā piemēro vienādu maksu. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā uzrāda, ka maksas aprēķināšanas sistēma atbilst šīm prasībām, ciktāl to ir iespējams izdarīt, neizpaužot konfidenciālu saimnieciskās darbības informāciju.

6. Ja kāds infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus šā panta 1. punktā minētās maksas aprēķināšanas sistēmas elementus, tas dara tos zināmus atklātībai vismaz trīs mēnešus pirms tīkla pārskata publicēšanas termiņa saskaņā ar 27. panta 4. punktu.

33. pants

Atlaides

1. Neskarot LESD 101., 102., 106. un 107. pantu un neatkarīgi no šīs direktīvas 31. panta 3. punktā noteiktā tiešo izmaksu principa visas atlaides no tās maksas, ko par jebkādiem pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piemēro infrastruktūras pārvaldītājs, atbilst šajā pantā izklāstītajiem kritērijiem.

2. Izņemot 3. punktu, atlaides nav lielākas par infrastruktūras pārvaldītājam radušos administratīvo izmaksu faktisko ietaupījumu. Nosakot atlaides lielumu, nevar ņemt vērā izmaksu ietaupījumu, kas jau ir ietverts piemērotajā maksā.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest visiem infrastruktūras lietotājiem pieejamas atlaižu sistēmas attiecībā uz konkrētām satiksmes plūsmām, paredzot atlaides, ko piemēro noteiktā laikposmā, lai veicinātu jaunu dzelzceļa pakalpojumu attīstību, vai atlaides, ar kuru palīdzību rosina nepietiekami izmantotu līniju izmantošanu.

4. Atlaides var attiekties tikai uz maksu, ko piemēro konkrētai infrastruktūras daļai.

5. Līdzīgiem pakalpojumiem piemēro līdzīgas atlaižu sistēmas. Atlaižu sistēmas bez diskriminācijas piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

34. pants

Kompensācijas shēmas par nesamaksātām vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksām

1. Dalībvalstis uz noteiktu laiku var piemērot kompensācijas shēmu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, lai atlīdzinātu konkurējošo transporta veidu pierādāmas nesamaksātās vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksas, ciktāl šīs izmaksas pārsniedz tām pielīdzināmās izmaksas, kas radušās dzelzceļam.

2. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas saņem kompensāciju, ir ekskluzīvas tiesības, nodrošina, lai lietotāji gūtu labumu, kas pielīdzināms šai kompensācijai.

3. Izmantotā metodoloģija un veiktie aprēķini ir publiski pieejami. Jo īpaši pastāv iespēja uzskatāmi parādīt konkrētus izdevumus, ko konkurējošā transporta infrastruktūra ir izvaiņusies ietvert, un nodrošināt, ka kompensācijas shēma uzņēmumiem tiek piedāvāta ar nediskriminējošiem noteikumiem.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka shēma ir saderīga ar LESD 93., 107. un 108. pantu.

35. pants

Darbības uzlabošanas shēma

1. Ar infrastruktūras izmantošanas maksas shēmām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un uzlabot dzelzceļu tīkla darbību, izmantojot darbības uzlabošanas shēmu. Šajā shēmā var ietvert sankcijas par rīcību, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas uzņēmumiem, kas cieš no traucējumiem, un prēmijas, ar kurām atalgo darbību, kas ir labāka par plānoto.

2. Darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipus, kas uzskaitīti VI pielikuma 2. punktā, piemēro visā tīklā.

3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētus aktus par grozījumiem VI pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā. Tādējādi VI pielikuma 2. punkta c) apakšpunktu var grozīt, ņemot vērā dzelzceļa tirgus attīstību un pieredzi, ko guvušas 55. pantā minētās regulatīvās iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Ar šādiem grozījumiem kavējumu grupas tiek pielāgotas nozarē izstrādātajai paraugprakseī.

36. pants

Maksa par rezervēšanu

Infrastruktūras pārvaldītāji var piemērot attiecīgu maksu par jaudu, kas ir iedalīta, taču netiek izmantota. Šāda maksa par jaudas neizmantošanu stimulē efektīvu jaudas izmantošanu. Šādas maksas piemērošana pieteikuma iesniedzējiem, kuriem vilcienu ceļi ir iedalīti, ir obligāta, ja tie iedalītos ceļus vai to daļu sistemātiski neizmanto. Lai piemērotu šādu maksu, infrastruktūras pārvaldītāji savā tīkla pārskatā publicē kritērijus, pēc kuriem konstatē, ka sliežu ceļi vai to daļa netiek izmantota. Regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā, pārbauda šos kritērijus saskaņā ar 56. pantu. Šo maksu sedz vai nu pieteikuma iesniedzējs, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas izraudzīts saskaņā ar 41. panta 1. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs vienmēr ir gatavs informēt jebkuru ieinteresētu personu par infrastruktūras jaudu, kas jau ir iedalīta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri to lieto.

37. pants

Sadarbība saistībā ar maksas aprēķināšanas sistēmām vairāk nekā vienā tīklā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai dotu iespēju piemērot efektīvas maksas aprēķināšanas shēmas, un apvienojas, lai koordinētu maksas aprēķināšanu vai iekasētu maksu par vilcienu pakalpojumu darbību, kas skar vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas infrastruktūras tīklu Savienībā. Infrastruktūras pārvaldītāji jo īpaši tiecas garantēt starptautisko dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu optimālu konkurētspēju un nodrošināt efektīvu dzelzceļa tīklu izmantošanu. Tālab tie izstrādā piemērotas procedūras, ievērojot šajā direktīvā izklāstītos noteikumus.

2. Piemērojot šā panta 1. punktu, dalībvalstis nodrošina infrastruktūras pārvaldītāju sadarbību, kuras mērķis ir dot iespēju iekasēt 32. pantā minētos uzcenojumus un efektīvi piemērot 35. pantā minētās darbības uzlabošanas shēmas, ja satiksme šķērso vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas tīklu Savienībā.

3. IEDAĻA

Infrastruktūras jaudas sadale

38. pants

Ar jaudu saistītās tiesības

1. Infrastruktūras jaudu iedala infrastruktūras pārvaldītājs. Tiklīdz pieteikuma iesniedzējam ir iedalīta jauda, saņēmējs to nenodod citam uzņēmumam vai dienestam.

Jebkāda tirdzniecība ar infrastruktūras jaudu ir aizliegta, un, ja tiek konstatēta tās tirdzniecība, attiecīgajam saņēmējam jaudu turpmāk vairs neiedala.

Jaudas izmantošanu, ko dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums veic tāda pieteikuma iesniedzēja uzdevumā, kurš nav dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums, neuzskata par jaudas nodošanu.

2. Tiesības izmantot konkrētu infrastruktūras jaudu vilcienu ceļa veidā pieteikuma iesniedzējiem var tikt piešķirtas uz laiku, kas nepārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzējs var noslēgt pamata vienošanos, kā izklāstīts 42. pantā, par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikuma iesniedzēju attiecīgās tiesības un pienākumus, kas attiecas uz jebkādu jaudas sadali, nosaka līgumos vai dalībvalstu tiesību aktos.

4. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai veiktu starptautisku pasažieru pārvaldājumu pakalpojumu, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes. Lai tās spētu novērtēt, vai starptautiskā pakalpojuma mērķis ir pārvadāt pasažierus maršrutā starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, un kāda ir iespējamā ekonomiskā ietekme uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai tiktu informētas visas kompetentās iestādes, kas piešķirušas dzelzceļa pasažieru pārvaldājumu pakalpojumu attiecīgajā maršrutā, kas noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumā, jebkura cita ieinteresētas kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu minētajā starptautiskā pasažieru pārvaldājuma pakalpojumu maršrutā.

39. pants

Jaudas sadale

1. Dalībvalstis var noteikt vispārīgu infrastruktūras jaudas sadales noteikumu kopumu, ievērojot 4. pantā noteikto nosacījumu par pārvaldības neatkarību. Tiek paredzēti konkrēti jaudas sadales noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas sadali. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu sadala taisnīgi, nediskriminējoši un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

40. pants

Sadarbība, sadalot infrastruktūras jaudu vairāk nekā vienā tīklā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai būtu iespējama efektīva tādas infrastruktūras jaudas radīšana un sadale, kas attiecas uz vairāk nekā vienu

dzelzceļa sistēmas tīklu Savienībā, tostarp sadarbība notiek saskaņā ar 42. pantā minēto pamata vienošanos. Infrastruktūras pārvaldītāji iedibina attiecīgas procedūras, ievērojot šajā direktīvā izklāstītos noteikumus, un attiecīgi organizē vilcienu ceļus, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu.

Dalībvalstis nodrošina, ka to infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par jaudas sadali ietekmē citus infrastruktūras pārvaldītājus, sadarbojas, lai koordinētu vai veiktu visas attiecīgās infrastruktūras jaudas sadali starptautiskā līmenī, neskarot Savienības tiesību aktos ietvertos konkrētos noteikumus par tīkliem, kas orientēti uz dzelzceļa kravu pārvaldājumiem. Infrastruktūras pārvaldītāji šādā sadarbībā noteiktos jaudas sadales principus un kritērijus publicē savā tīkla pārskatā saskaņā ar IV pielikuma 3. punktu. Šajās procedūrās var tikt iesaistīti attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji no trešām valstīm.

2. Komisiju informē par galvenajām sanāksmēm, kurās izstrādā infrastruktūras sadales kopīgos principus un praksi, un uzaicina piedalīties šajās sanāksmēs novērotāja statusā. Regulatīvās iestādes saņem pietiekamu informāciju par infrastruktūras jaudas sadales kopīgajiem principiem un praksi, kā arī informāciju no sadales sistēmām, kuru pamatā ir informācijas tehnoloģijas, lai tās varētu veikt regulatīvo uzraudzību saskaņā ar 56. pantu.

3. Visās sanāksmēs vai citādos pasākumos, ko veic, lai varētu sadalīt infrastruktūras jaudu dzelzceļa pārvaldājumu pakalpojumiem, kas attiecas uz vairākiem tīkliem, lēmumus pieņem vienīgi infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji.

4. Šā panta 1. punktā minētās sadarbības dalībnieki nodrošina, ka tās dalībnieku saraksts, darbības metodes un visi attiecīgie kritēriji, kurus izmanto infrastruktūras jaudas novērtēšanai un sadalei, ir publiski pieejami.

5. Sadarbojoties, kā minēts 1. punktā, infrastruktūras pārvaldītāji novērtē vajadzību un var attiecīgā gadījumā ierosināt un organizēt starptautiskus vilcienu ceļus, lai veicinātu kravu pārvaldījumus, par kuriem iesniegti 48. pantā minētie *ad hoc* pieprasījumi.

Šādus iepriekš sagatavotus starptautiskus vilcienu ceļus dara pieejamus pieteikuma iesniedzējiem ar kāda dalībnieka – infrastruktūras pārvaldītāja – starpniecību.

41. pants

Pieteikuma iesniedzēji

1. Infrastruktūras jaudas pieprasījumus var iesniegt pieteikuma iesniedzēji. Lai izmantotu šādu infrastruktūras jaudu, pieteikuma iesniedzēji izraugās dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu, lai tas saskaņā ar 28. pantu noslēgtu līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Tas neskar pieteikuma iesniedzēju tiesības noslēgt līgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 44. panta 1. punktu.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pieteikuma iesniedzējiem var noteikt prasības, lai nodrošinātu, ka tiek garantēti tā likumīgi sagaidāmie ieņēmumi nākotnē un infrastruktūras izmantošana. Šādas prasības ir piemērotas, pārredzamas un nediskriminējošas. Tās ir precizētas tīkla pārskatā, kā minēts IV pielikuma 3. punkta b) apakšpunktā. Tajās var ietvert tikai prasību par finanšu garantijas sniegšanu, kas nepārsniedz attiecīgu lielumu, kurš ir proporcionāls pieteikuma iesniedzēja paredzētās darbības pakāpei, un par apliecinājuma sniegšanu par savu spēju sagatavot infrastruktūras jaudai atbilstīgus piedāvājumus.

3. Pirms 2015. gada 16. jūnija Komisija pieņem īstenošanas pasākumus, detalizēti nosakot kritērijus, kas jāievēro, piemērojot 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

42. pants

Pamata vienošanās

1. Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzējs var noslēgt pamata vienošanos. Šāda pamata vienošanās konkrētāzē pieteikuma iesniedzēja pieprasītās un tam piedāvātās infrastruktūras jaudas raksturlielumus laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

Pamata vienošanās detalizēti nenorāda vilcienu ceļu, bet tā ir tāda, kas apmierina pieteikuma iesniedzēja likumīgās komerciālās vajadzības. Dalībvalsts var prasīt, lai šādu pamata vienošanos vispirms apstiprinātu regulatīvā iestāde, kas minēta šīs direktīvas 55. pantā.

2. Pamata vienošanās neliedz citiem pieteikuma iesniedzējiem vai dienestiem izmantot attiecīgo infrastruktūru.

3. Pamata vienošanās pieļauj tās noteikumu grozījumus vai ierobežojumus, lai varētu labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru.

4. Pamata vienošanās var paredzēt sankcijas gadījumiem, ja būtu vajadzīgs pārveidot vai izbeigt vienošanos.

5. Pamata vienošanās parasti slēdz uz pieciem gadiem, un tās var ikreiz atjaunot uz laikposmu, kas vienāds ar sākotnējo. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laikposmam. Jebkuru laikposmu, kas ir ilgāks par pieciem gadiem, pamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.

6. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 49. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgi lieli un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pieteikuma iesniedzējs pienācīgi pamato, pamata vienošanās var slēgt uz 15 gadiem. Laikposms, kas ilgāks par 15 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, piemēram, liela mēroga ilgtermiņa ieguldījuma gadījumā, un īpaši, ja uz šādu ieguldījumu attiecas līgumsaistības, tostarp daudzgadu amortizācijas plāns.

Šādos īpašos gadījumos pamata vienošanās var sīki noteikt jaudas raksturlielumus, kas pieteikuma iesniedzējam jānodrošina pamata vienošanās darbības laikā. Minētie raksturlielumi var ietvert arī vilcienu ceļu izmantošanas biežumu, to apjomu un kvalitāti. Infrastruktūras pārvaldītājs var samazināt rezervēto jaudu, kas vismaz vienu mēnesi ir izmantota mazāk par 52. pantā paredzēto robežkvotu.

Sākot no 2010. gada 1. janvāra, var noslēgt sākotnēju pamata vienošanos uz pieciem gadiem, ko var atjaunot vienu reizi, pamatojoties uz jaudas raksturlielumiem, ko izmanto pieteikuma iesniedzēji, kuri sniedz dzelzceļa pārvaldījumu pakalpojumus pirms 2010. gada 1. janvāra, lai ņemtu vērā specializētus ieguldījumus vai komerciālu līgumu esamību. Direktīvas 55. pantā minētā regulatīvā iestāde ir atbildīga par atļaujas sniegšanu, lai šāda vienošanās stātos spēkā.

7. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkuras pamata vienošanās vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētai personai.

8. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētā tīkla darbību, Komisija var pieņemt pasākumus, ar kuriem precizē procedūru un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

43. pants

Sadales grafiks

1. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro jaudas sadales grafiku, kas norādīts VII pielikumā.

2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētus aktus par konkrētiem grozījumiem VII pielikumā. Tādējādi pēc apspriešanās ar visiem infrastruktūras pārvaldītājiem VII pielikumu var grozīt, lai ņemtu vērā sadales procesa operatīvos apsvērumus. Minēto grozījumu pamatā ir tas, kas, ņemot vērā pieredzi, ir vajadzīgs, lai nodrošinātu efektīvu sadales procesu un atainotu infrastruktūras pārvaldītāju bažas, kas saistītas ar operatīvo darbību.

3. Pirms tiek sāta apspriešanās par kustības grafika uzņemšanu, infrastruktūras pārvaldītāji vienojas ar pārējiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem par to, kuri starptautiskie vilcienu ceļi jāiekļauj kustības grafikā. Korekcijas veic vienīgi tad, ja tas ir noteikti nepieciešams.

44. pants

Pieteikumi

1. Pieteikuma iesniedzēji saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru par maksu, kā paredzēts IV nodaļas 2. iedaļā.

2. Pieprasījumi attiecībā uz parasto kustības grafiku atbilst VII pielikumā norādītajiem termiņiem.

3. Pieteikuma iesniedzējs, kas ir pamata vienošanās puse, savu pieprasījumu iesniedz saskaņā ar minēto vienošanos.

4. Attiecībā uz vilcienu ceļiem, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pieteikuma iesniedzēji var iesniegt pieprasījumu vienas pieturas aģentūrā, kas ir vai nu infrastruktūras pārvaldītāju izveidota kopīga iestāde, vai viens infrastruktūras pārvaldītājs, kurš ir saistīts ar konkrēto vilcienu ceļu. Minētajam infrastruktūras pārvaldītājam ir atļauts rīkoties pieteikuma iesniedzēja vārdā, lai pieprasītu jaudu no citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Šī prasība neskar Regulu (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem ⁽¹⁾.

45. pants

Kustības grafika plānošana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas, ietverot pieprasījumus pēc vilcienu ceļiem, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu, un, ciktāl iespējams, ņem vērā visus pieteikuma iesniedzējiem uzliktos ierobežojumus, tostarp to ekonomisko ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju saimniecisko darbību.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika uzmetumu un atvēl vismaz vienu mēnesi, lai tās darītu zināmu savu viedokli. Ieinteresētās personas ietver visas personas, kas ir pieprasījušas infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikā.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.

46. pants

Koordinēšana

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs 45. pantā minētās kustības grafika plānošanas laikā saņem pretrunīgus pieprasījumus, tad tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku saskaņošanu.

2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas domstarpības. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā sniegtu bezmaksas informāciju rakstiskā vai elektroniskā formā:

- visu citu pieteikuma iesniedzēju pieprasītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos;
- visiem citiem pieteikuma iesniedzējiem tajos pašos maršrutos pagaidām iedalītie vilcienu ceļi;
- alternatīvi vilcienu ceļi, kas attiecīgajos maršrutos tiek piedāvāti saskaņā ar 2. punktu;
- pilnīga informācija par kritērijiem, kas tiek izmantoti jaudas sadales procesā.

Saskaņā ar 39. panta 2. punktu minēto informāciju sniedz, neizpaužot citu pieteikuma iesniedzēju identitāti, ja vien attiecīgie pieteikuma iesniedzēji nav piekrituši šādi izpaušanai.

4. Koordinēšanas procesu reglamentējošos principus norāda tīkla pārskatā. Tajos jo īpaši atspoguļo starptautisko vilcienu ceļu organizēšanas sarežģītību un sekas, ko attiecīgas izmaiņas var radīt citiem infrastruktūras pārvaldītājiem.

5. Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus.

6. Neskarot pastāvošās apelācijas procedūras un 56. pantu, ar infrastruktūras jaudas sadali saistītu domstarpību gadījumā dara pieejamu domstarpību izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu šādas domstarpības. Šo sistēmu norāda tīkla pārskatā. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darbdienu laikā.

47. pants

Pārslogota infrastruktūra

1. Ja pēc pieprasīto vilcienu ceļu koordinēšanas un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota. To dara arī attiecībā uz infrastruktūru, kurā tuvākajā laikā ir gaidāma jaudas nepietiekamība.

2. Ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic 50. pantā paredzēto jaudas analīzi, ja vien jau netiek īstenots 51. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns.

⁽¹⁾ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

3. Ja nav piemērota maksa saskaņā ar 31. panta 4. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var papildus piemērot prioritārās secības kritērijus.

4. Prioritārās secības kritērijos ņem vērā pakalpojuma sabiedrisko nozīmību salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams.

Lai šajā sakarā garantētu pienācīgu transporta pakalpojumu attīstību, jo īpaši lai izpildītu prasības attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem vai veicinātu valsts un starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību, dalībvalstis var veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nediskriminējošos apstākļos nodrošinātu, ka šādiem pakalpojumiem dod priekšroku, iedalot infrastruktūras jaudu.

Dalībvalstis attiecīgā gadījumā var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam kompensāciju, kas atbilst zaudētajiem ieņēmumiem saistībā ar vajadzību iedalīt konkrēto jaudu noteiktu pakalpojumu sniedzējiem, ievērojot otro daļu.

Minētie pasākumi un minētā kompensācija ietver to šā izņēmuma seku ievērošanu, kuras rodas citās dalībvalstīs.

5. Nosakot prioritārās secības kritērijus, pienācīgi izvērtē kravu pārvadājumu pakalpojumu un jo īpaši starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu nozīmīgumu.

6. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamās kritērijas norāda tīkla pārskatā.

48. pants

Ad hoc pieprasījumi

1. Infrastruktūras pārvaldītājs atbild uz *ad hoc* pieprasījumiem par atsevišķiem vilcienu ceļiem, cik ātri vien iespējams un jebkurā gadījumā – piecu darbdienu laikā. Informāciju par pieejamo neizmantoto jaudu dara pieejamu visiem pieteikuma iesniedzējiem, kas varētu vēlēties šo jaudu izmantot.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji attiecīgā gadījumā izvērtē vajadzību apstiprinātā kustības grafika spēkā esamības laikā saglabāt pieejamu rezerves jaudu, lai varētu ātri reaģēt uz paredzamiem *ad hoc* jaudas pieprasījumiem. Šo principu piemēro arī pārslogotas infrastruktūras gadījumos.

49. pants

Specializētā infrastruktūra

1. Neskarot 2. punktu, infrastruktūras jaudu uzskata par pieejamu izmantošanai visu to veidu pakalpojumu sniegšanai, kas atbilst vilcienu ceļa darbībai nepieciešamajiem parametriem.

2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti, infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var paredzēt, ka konkrētu infrastruktūru izmanto norādītiem satiksmes veidiem. Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, ja notikusi šāda izvēle, infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var dot priekšroku šim satiksmes veidam.

Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama.

3. Ja infrastruktūra ir izraudzīta, ievērojot 2. punktu, to apraksta tīkla pārskatā.

50. pants

Jaudas analīze

1. Jaudas analīzes mērķis ir konstatēt infrastruktūras jaudas ierobežojumus, kas neļauj pienācīgi apmierināt jaudas pieprasījumus, un ierosināt, ar kādām metodēm varētu apmierināt papildu pieprasījumus. Jaudas analīzē norāda pārslogotības iemeslus un pasākumus, ko varētu veikt, lai mazinātu pārslogotību īsā un vidēji ilgā laikposmā.

2. Jaudas analīzē aplūko infrastruktūru, tās darbību, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu šo faktoru ietekmi uz infrastruktūras jaudu. Iespējamie pasākumi ietver jo īpaši maršrutu maiņu, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu un infrastruktūras uzlabojumus.

3. Jaudas analīzi pabeidz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu.

51. pants

Jaudas palielināšanas plāns

1. Sešu mēnešu laikā pēc jaudas analīzes pabeigšanas infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas palielināšanas plānu.

2. Jaudas palielināšanas plānu izstrādā pēc apspriešanās ar attiecīgās pārslogotās infrastruktūras lietotājiem.

Tajā norāda:

- a) pārslogotības iemeslus;
- b) iespējamo satiksmes attīstību nākotnē;
- c) infrastruktūras attīstības ierobežojumus;
- d) jaudas palielināšanas iespējas un izmaksas, ietverot iespējamās piekļuves maksas izmaiņas.

Pamatojoties uz norādīto iespējamo pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, tajā nosaka arī darbības, kas jāveic, lai palielinātu infrastruktūras jaudu, un iekļauj īstenošanas pasākumu grafiku.

Plānam var būt iepriekš jāsaņem dalībvalsts apstiprinājums.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc piemērot jebkādu maksu attiecīgajai infrastruktūrai saskaņā ar 31. panta 4. punktu, ja:

- a) nav izstrādāts jaudas palielināšanas plāns; vai
- b) netiek pildītas jaudas palielināšanas plānā ietvertās darbības.

4. Neatkarīgi no šā panta 3. punkta infrastruktūras pārvaldītājs ar 55. pantā minētās regulatīvās iestādes atļauju var turpināt minētās maksas piemērošanu, ja:

- a) jaudas palielināšanas plānu nav iespējams izpildīt tādu iemeslu dēļ, ko pārvaldītājs nevar ietekmēt; vai
- b) pieejamās alternatīvas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

52. pants

Vilcienu ceļu izmantošana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs tikla pārskatā konkrētāzē nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas sadales prioritātes, tas ņems vērā vilcienu ceļu iepriekšējo noslogotību.

2. Jo īpaši pārslogotas infrastruktūras gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa tāda vilcienu ceļa atsaukšanu, kas vismaz vienu mēnesi ir ticis izmantots mazāk par robežkvotu, kura nosakāma tikla pārskatā, ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuri nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevar ietekmēt.

53. pants

Infrastruktūras jauda apkopes darbiem

1. Infrastruktūras jaudas pieprasījumus apkopes darbu veikšanai iesniedz kustības grafika plānošanas laikā.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pienācīgi ņem vērā sekas, ko pieteikuma iesniedzējiem rada sliežu ceļu plānveida apkopes darbiem vajadzīgās infrastruktūras jaudas rezervēšana.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs cik drīz vien iespējams informē ieinteresētās personas par to, ka neplānotu apkopes darbu dēļ infrastruktūras jauda nav pieejama.

54. pants

Traucējumu gadījumā veicamie īpašie pasākumi

1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās iestādes, kas jāinformē par nopietniem starpgadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem.

2. Ārkārtas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams tādas kļūmes dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu, iedalītos vilcienu ceļus var atsaukt bez brīdinājuma uz tik ilgu laiku, cik nepieciešams sistēmas remontam.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, tas var prasīt dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem darīt tam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai cik drīz vien iespējams atjaunotu normālu stāvokli.

3. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi iesaistītos drošības standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un pārraudzībā, kas attiecas uz uzņēmumu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem.

4. IEDAĻA

Regulatīvā iestāde

55. pants

Regulatīvā iestāde

1. Katra dalībvalsts izveido vienu valsts regulatīvo iestādi dzelzceļa nozarē. Neskarot 2. punktu, šī iestāde ir atsevišķa institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas privātas vai valsts struktūras. Tā arī savas uzbūves, finansējuma saņemšanas, juridiskās formas un lēmumu pieņemšanas ziņā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas aprēķināšanu atbildīgās iestādes, jaudas sadales iestādes vai pieteikuma iesniedzēja. Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanā.

2. Dalībvalstis var izveidot regulatīvās iestādes, kuru kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja šīs integrētās regulatīvās iestādes atbilst šā panta 1. punktā izklāstītajām prasībām par neatkarību. Dzelzceļa nozares regulatīvo iestādi var arī organizatoriski apvienot ar valsts konkurences iestādi, kas minēta 11. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 101. un 102. pantā ⁽¹⁾, ar drošības iestādi, kas izveidota

⁽¹⁾ OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.

Redakcionāla piezīme: Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 nosaukums ir pielāgots, lai ņemtu vērā Līguma par Eiropas Kopienas dibināšanas līguma pantu jaunos numurus, saskaņā ar Lisabonas līguma 5. pantu; sākotnējā atsauce bija Līguma 81. un 82. pants.

saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos ⁽¹⁾, vai ar šīs direktīvas III iedaļā minēto licencēšanas iestādi, ja apvienotā iestāde atbilst šā panta 1. punktā minētajām neatkarības prasībām.

3. Dalībvalstis nodrošina, lai regulatīvās iestādes personāla komplektēšana un iestādes pārvaldība būtu tāda, kas garantē tās neatkarību. Tās jo īpaši nodrošina, lai personas, kas ir atbildīgas par lēmumiem, ko pieņem regulatīvā iestāde saskaņā ar 56. pantu, piemēram, valdes locekļi, atbilstīgā gadījumā tiek iecelti saskaņā ar skaidriem un pārredzamiem noteikumiem, kas garantē viņu neatkarību no valsts pārvaldes, Ministru kabineta vai jebkuras citas valsts iestādes, kam nav tiešu īpašumtiesību regulētajos uzņēmumos.

Dalībvalstis lemj, vai šīs personas ieceļ uz noteiktu un atjaunojamu termiņu vai pastāvīgi, pieļaujot atļaušanu tikai disciplināru iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar viņu pieņemtajiem lēmumiem. Viņus izrauga pārredzamā procedūrā, pamatojoties uz viņu nopelniem, ietverot atbilstīgu kompetenci un attiecīgu pieredzi, vēlams dzelzceļa jomā vai citās tīkla nozarēs.

Dalībvalstis nodrošina, lai šīs personas rīkotos neatkarīgi no jebkādam tirgus interesēm, kas saistītas ar dzelzceļa nozari, un tādējādi tām nebūtu nekādu interešu vai uzņēmējdarbības attiecību ar jebkuru no regulētajiem uzņēmumiem vai struktūrām. Šim nolūkam minētās personas sniedz ikgadēju deklarāciju par saistībām un interešu deklarāciju, norādot jebkuras tiešas vai netiešas intereses, kuras var uzskatīt par ierobežojošām attiecībā uz viņu neatkarību un kuras varētu ietekmēt jebkuru viņu funkciju veikšanu. Minētās personas atturas no dalības lēmumu pieņemšanā gadījumos, kas skar kādu uzņēmumu, ar kuru tām bijusi tieša vai netieša saikne gada laikā pirms procedūras sākšanas.

Veicot regulatīvās iestādes funkcijas, tās necenšas saņemt vai nesaņemt nevienas valdības vai citas valsts vai privātas struktūras norādes, un tām ir visas tiesības pieņemt darbā un vadīt regulatīvās iestādes personālu.

Pēc pilnvaru termiņa beigām regulatīvajā iestādē šīs personas nestājas profesionālā amatā vai neuzņemas atbildību nevienā regulētajā uzņēmumā vai struktūrā vismaz vienu gadu.

56. pants

Regulatīvās iestādes funkcijas

1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs

ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai apkalpes vietas operators par:

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;
- g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

3. Regulatīvā iestāde cieši sadarbojas arī ar valsts drošības iestādi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽²⁾ nozīmē un ar licencēšanas iestādi šīs direktīvas nozīmē.

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs iestādes kopīgi izstrādā informācijas apmaiņas un sadarbības sistēmu, kuras mērķis ir novērst faktorus, kas nelabvēlīgi ietekmē konkurenci vai drošību dzelzceļa pārvadājumu tirgū. Šajā sistēmā ietver mehānismu, ar kura palīdzību regulatīvā iestāde var sniegt valsts drošības un licencēšanas iestādei ieteikumus par jautājumiem, kas var ietekmēt konkurenci dzelzceļa pārvadājumu tirgū, bet valsts drošības iestādei – par jautājumiem, kas var ietekmēt drošību tajā. Neskarot katras iestādes tiesības uz neatkarīgu darbību tai noteiktajās kompetences jomās, attiecīgā iestāde pirms lēmumu pieņemšanas izskata šādus ieteikumus. Ja attiecīgā iestāde nolemj atkāpties no šiem ieteikumiem, tā savā lēmumā to pamato.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽²⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

4. Dalībvalstis var nolemt, ka regulatīvajai iestādei ir dots uzdevums pieņemt nesaistošus atzinumus par 8. panta 3. punktā minētā saimnieciskās darbības plāna pagaidu variantiem, līgumisko vienošanos un par jaudas palielināšanas plānu un šajos atzinumos īpaši norādīt, vai šie instrumenti ir saderīgi ar konkurences stāvokli dzelzceļa pakalpojumu tirgos.

5. Regulatīvajai iestādei ir vajadzīgās organizatoriskās spējas cilvēkresursu un materiālās bāzes jomā, kas ir proporcionālas dzelzceļa nozares nozīmei dalībvalstī.

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs nodaļas prasības.

7. Regulatīvā iestāde regulāri un ne retāk kā reizi divos gados apspriežas ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, lai ņemtu vērā viņu viedokli par dzelzceļa tirgu.

8. Regulatīvajai iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pieteikuma iesniedzējiem un jebkuras iesaistītās trešās personas attiecīgajā dalībvalstī.

Pieprasīto informāciju sniedz saprātīgā termiņā, kuru nosaka regulatīvā iestāde un kurš nepārsniedz vienu mēnesi, ja vien – izņēmuma gadījumos – regulatīvā iestāde nepiekrīt un nepiešķir pagarinājumu uz noteiktu laiku, kas nepārsniedz divas papildu nedēļas. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodu, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā iestāde pieprasa saistībā ar tās apelācijas funkciju un tās konkurences pārraudzības funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

9. Regulatīvā iestāde izskata visas sūdzības un attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju, un viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas sāk apspriedes ar visām iesaistītajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzībām, rīkojas, lai stāvokli uzlabotu, un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Neskarot valsts konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai korigētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences

šajos tirgos, jo īpaši atsaucoties uz 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu.

Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām personām, uz ko minētais lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas administratīvas instances kontrolei. Regulatīvajai iestādei ir iespēja ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

Ja tiek iesniegta apelācija par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozīšanu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos.

11. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvo iestāžu pieņemtie lēmumi tiek publicēti.

12. Regulatīvajai iestādei ir tiesības veikt infrastruktūras pārvaldītāju, apkalpes vietu operatoru un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības uzskaites nošķiršanu. Šajā ziņā regulatīvajai iestādei ir tiesības pieprasīt visu vajadzīgo informāciju. Jo īpaši regulatīvajai iestādei ir pilnvaras pieprasīt no infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes vietu operatoriem un visiem uzņēmumiem vai citām organizācijām, kas veic vai integrē dažādu veidu dzelzceļa pārvadājumus vai infrastruktūras pārvaldību, kā minēts 6. panta 1. un 2. punktā un 13. pantā, iesniegt pilnīgu vai daļēju grāmatvedības uzskaites informāciju, kas ir izklāstīta VIII pielikuma sarakstā, tik pietiekami detalizētā līmenī, kāds ir uzskatāms par vajadzīgu un samērīgu.

Neskarot par valsts atbalsta jautājumiem atbildīgo valsts iestāžu pilnvaras, regulatīvā iestāde no šiem pārskatiem var arī izdarīt secinājumus par jautājumiem saistībā ar valsts atbalstu, un par šiem secinājumiem tā ziņo minētajām iestādēm.

13. Attiecībā uz konkrētiem grozījumiem VIII pielikumā Komisiju pilnvaro pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 60. pantu. Tādējādi VIII pielikumu var grozīt, lai to pielāgotu grāmatvedības un kontroles prakses attīstībai un/vai lai to papildinātu ar papildu elementiem, kas vajadzīgi, lai pārliecinātos par grāmatvedības uzskaites nodalīšanu.

57. pants

Regulatīvo iestāžu sadarbība

1. Regulatīvās iestādes apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi un jo īpaši apmainās ar informāciju par galvenajiem to procedūru jautājumiem un par transponēto Savienības dzelzceļa tiesību aktu interpretācijas problēmām. Tās sadarbojas citos veidos, lai visā Savienībā koordinētu savu lēmumu pieņemšanu. Šajā nolūkā tās iesaistās un kopīgi strādā tīklā, kura sanāksmes notiek regulāri. Komisija ir šā tīkla dalībniece, tā koordinē un atbalsta tā darbību un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus. Tā nodrošina rosīgu attiecīgo regulatīvo iestāžu sadarbību.

Saskaņā ar datu aizsardzības noteikumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti ⁽²⁾, Komisija palīdz nodrošināt iepriekš minētās informācijas apmaiņu starp tīkla dalībniekiem, iespējams, izmantojot elektroniskos līdzekļus, ievērojot attiecīgo uzņēmumu saimnieciskās darbības noslēpumu konfidencialitāti.

2. Regulatīvās iestādes cieši sadarbojas, tostarp veicot darba pasākumus, ar mērķi sniegt savstarpēju palīdzību to tirgus novērošanas uzdevumu veikšanā un sūdzību izskatīšanā vai izmeklēšanā.

3. Ja ir saņemta sūdzība vai tiek veikta izmeklēšana pēc pašas iniciatīvas saistībā ar jautājumiem par piekļuvi starptautiskam vilcienam vai maksu par to, kā arī sakarā ar konkurences novērošanu tirgū saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, attiecīgā regulatīvā iestāde un, atbilstīgos gadījumos, Komisija, apspriežas ar regulatīvajām iestādēm visās citās dalībvalstīs, cauri kurām iet attiecīgais starptautiskais vilcienam ceļš, un pirms lēmuma pieņemšanas pieprasa no tām visu vajadzīgo informāciju.

4. Regulatīvās iestādes, ar kurām apspriežas saskaņā ar 3. punktu, sniedz visu informāciju, ko tām pašām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Šo informāciju var izmantot vienīgi, lai izskatītu sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, kas minēta 3. punktā.

5. Regulatīvā iestāde, kas saņēmusi sūdzību vai veic izmeklēšanu pēc pašas iniciatīvas, nodod attiecīgo informāciju atbildīgajai regulatīvajai iestādei, lai tā varētu īstenot pasākumus attiecībā uz iesaistītajām personām.

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka visi infrastruktūras pārvaldītāju iesaistītie pārstāvji, kas minēti 40. panta 1. punktā, bez kavēšanās sniedz visu informāciju, kura vajadzīga, lai izskatītu sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, kas minēta šā panta 3. punktā, un kuru pieprasījusi regulatīvā iestāde dalībvalstī, kurā atrodas iesaistītais pārstāvis. Minētajai regulatīvajai iestādei ir tiesības nodot šādu informāciju par attiecīgo starptautisko vilcienam ceļu 3. punktā minētajām regulatīvajām iestādēm.

7. Pēc regulatīvās iestādes pieprasījuma Komisija var piedalīties 2. līdz 6. punktā minētajās darbībās, lai veicinātu regulatīvo iestāžu sadarbību, kā norādīts minētajos punktos.

8. Regulatīvās iestādes izstrādā kopīgus principus un praksi lēmumu pieņemšanai, kas ietilpst to pilnvarās saskaņā ar šo direktīvu. Balstoties uz regulatīvo iestāžu pieredzi un 1. punktā minētā tīkla darbību un ja ir jānodrošina efektīva regulatīvo iestāžu sadarbība, Komisija var pieņemt pasākumus, ar ko nosaka šādus kopīgus principus un praksi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

9. Regulatīvās iestādes pārskata lēmumus un praksi saistībā ar 37. pantā un 40. panta 1. punktā minētajām infrastruktūras pārvaldītāju apvienībām, kas īsteno šīs direktīvas noteikumus vai citādi veicina starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

58. pants

Publiskā iepirkuma noteikumi

Šīs direktīvas noteikumi neskar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs ⁽³⁾.

59. pants

Atkāpes

1. Līdz 2013. gada 15. martam Īrijai kā dalībvalstij, kas atrodas uz salas un kam ir dzelzceļa satiksme tikai ar vienu citu dalībvalsti, un Apvienotajai Karalistei attiecībā uz Ziemeļīriju, pamatojoties uz to pašu:

- a) nav jāuztic neatkarīgai iestādei funkcijas, kas nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kā paredzēts 7. panta 1. punkta pirmajā daļā, ciktāl minētais pants uzliek dalībvalstīm pienākumu izveidot neatkarīgas iestādes, kuras pildītu 7. panta 2. punktā noteiktos uzdevumus;

⁽³⁾ OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.

b) nav jāpiemēro prasības, kas noteiktas 27. pantā, 29. panta 2. punktā, 38., 39. un 42. pantā, 46. panta 4. punktā, 46. panta 6. punktā, 47. pantā, 49. panta 3. punktā, 50. līdz 53. pantā, 55. un 56. pantā ar nosacījumu, ka par lēmumiem, kas skar infrastruktūras jaudas sadali vai maksas aprēķināšanu, pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma rakstiska pieprasījuma var iesniegt apelāciju neatkarīgā iestādē, kura pieņem lēmumu divu mēnešu laikā pēc visas attiecīgās informācijas iesniegšanas un kuras lēmums ir pakļauts pārskatīšanai tiesā.

2. Ja vairāk nekā viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas licencēts saskaņā ar 17. pantu, vai – Īrijas un Ziemeļīrijas gadījumā – dzelzceļa uzņēmējsabiedrība, kas šādi ir licencēta citur, iesniedz oficiālu pieteikumu konkurējošu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai uz Īriju vai Ziemeļīriju vai no tām, vai to iekšienē, par šā izņēmuma turpmāku spēkā esamību lemj saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

Panta 1. punktā minētās atkāpes nav spēkā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus Īrijā vai Ziemeļīrijā, iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai no citas dalībvalsts teritorijas vai uz to, vai tās iekšienē, izņemot Īrijā attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Ziemeļīrijā, un Apvienotajā Karalistē attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Īrijā.

Viena gada laikā pēc tam, kad ir saņemts vai nu šā punkta pirmajā daļā minētais lēmums vai paziņojums par šā punkta otrajā daļā minēto oficiālo pieteikumu, dalībvalstī vai attiecīgajā valstī (Īrijā vai Apvienotajā Karalistē attiecībā uz Ziemeļīriju) stājas spēkā attiecīgi tiesību akti, lai īstenotu 1. punktā minētos pantus.

3. Direktīvas 1. punktā minētās atkāpes spēkā esamību var pagarināt uz laikposmiem, kuru ilgums nepārsniedz piecus gadus. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms atkāpes spēkā esamības beigām dalībvalsts, uz kuru attiecas minētā atkāpe, var lūgt Komisiju pagarināt tā spēkā esamības ilgumu. Ikviens šāds lūgums ir pamatots. Komisija izskata šādu lūgumu un pieņem lēmumu saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru. Minēto procedūru piemēro attiecībā uz visiem lēmumiem, kas saistīti ar minēto lūgumu.

Pieņemot lēmumu, Komisija ņem vērā ģeopolitiskā stāvokļa attīstību un tirgus attīstību dzelzceļa pakalpojumu jomā no dalībvalsts, kas lūgusi pagarināt atkāpes nosacījumu spēkā esamības ilgumu, uz šo dalībvalsti un tās iekšienē.

60. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 20. panta 5. punktā, 35. panta 3. punktā, 43. panta 2. punktā un 56. panta 13. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2012. gada 15. decembris. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģējumu automātiski pagarina uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlāks trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 20. panta 5. punktā, 35. panta 3. punktā, 43. panta 2. punktā un 56. panta 13. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģējumu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 20. panta 5. punktu, 35. panta 3. punktu, 43. panta 2. punktu un 56. panta 13. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc tā paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja līdz minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

61. pants

Piemērošanas pasākumi

Pēc dalībvalsts, regulatīvās iestādes lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izvērtē konkrētus pasākumus, ko valstu iestādes pieņemušas attiecībā uz šīs direktīvas piemērošanu, par dzelzceļa infrastruktūras un pakalpojumu piekļuves nosacījumiem, dzelzceļa uzņēmumu licencēšanu, infrastruktūras maksām un jaudas sadali 12 mēnešu laikā pēc minēto pasākumu pieņemšanas. Četrus mēnešus laikā no šāda lūguma saņemšanas Komisija saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto procedūru lemj, vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu.

62. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr.182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu par īstenošanas akta projektu, kas jāpieņem saskaņā ar 10. panta 4. punktu, 11. panta 4. punktu, 12. panta 5. punktu, 13. panta 9. punktu, 17. panta 5. punktu, 31. panta 3. un 5. punktu, 32. panta 4. punktu un 57. panta 8. punktu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

63. pants

Ziņojums

1. Komisija vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par II nodaļas īstenošanu. Šajā ziņojumā izvērtē arī tirgus attīstību, tostarp sagatavošanās darbu stāvokli turpmākai dzelzceļa tirgus atvēršanai. Tāpat Komisija šajā ziņojumā analizē dažādus šā tirgus organizācijas veidus un šīs direktīvas ietekmi uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisija ņem vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošanu un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisija vajadzības gadījumā ierosina likumdošanas pasākumus par iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un pienācīgu nosacījumu izstrādi, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, pamatojoties uz spēkā esošām prasībām par infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību nodalīšanu, un novērtē jebkādu šādu pasākumu ietekmi.

2. Balstoties uz valstu regulatīvo iestāžu tīkla pieredzi, Komisija līdz 2014. gada 16. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par regulatīvo iestāžu sadarbību. Komisija vajadzības gadījumā ierosina papildu pasākumus, lai nodrošinātu Eiropas dzelzceļa tirgus pilnīgāku regulatīvo pārraudzību, jo īpaši attiecībā uz starptautiskajiem pakalpojumiem. Šim nolūkam vajadzības gadījumā apsver arī tiesību aktu pieņemšanu.

64. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai ievērotu šo direktīvu, tostarp attiecībā uz to, kā prasības izpilda uzņēmumi, operatori, pieteikuma iesniedzēji, iestādes un citas attiecīgas struktūras, līdz 2015. gada 16. jūnijam. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tās iekļauj arī norādi, ka atsaucē uz direktīvām, ko atceļ ar šo direktīvu, spēkā esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējama minētā norāde.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

Pienākums transponēt un ieviest šīs direktīvas II un IV nodaļu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

65. pants

Atcelšana

Direktīvu 91/440/EEK, 95/18/EK un 2001/14/EK ar grozījumiem, kas izdarīti ar IX pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ no 2012. gada 15. decembris, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem IX pielikuma B daļā norādīto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsaucē uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikumā.

66. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

67. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2012. gada 21. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
A. D. MAVROYIANNIS

I PIELIKUMS

DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS ELEMENTU SARAKSTS

Dzelzceļa infrastruktūru veido šādi elementi, ja tie veido daļu no pastāvīgā ceļa, ietverot stacijas ceļus, bet neietverot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvu novietnēs, kā arī privātus pievedceļus vai stacijas ceļus:

- zemes platība,
- dzelzceļa stigas un ceļa pamatne, piemēram, uzbērumi, ieraktnes, drenāžas notekas un grāvji, mūrētas tranšejas, caurtekas, apšuvuma mūri, augi uzbērumu slīpuma aizsardzībai u. tml.; pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu termināļos; ceļa nomales un gājēju celiņi; nožogojumi, dzīvžogi, žogi; ugunsdrošības joslas; pārmiju sildierīces; pārbrauktuves u. tml.; sniega aizsargvairogi,
- inženierbūves: tilti, caurtekas un citi ceļa pārvadi, tuneļi, segtas ieraktnes un apakšzemes pārejas; aizsargvaļņi un aizsargkonstrukcijas pret lavīnām, akmeņu nogruvumiem u. tml.,
- dzelzceļa pārbrauktuves, ietverot ceļu satiksmes drošības ierīces,
- sliežu ceļa virsbūve, konkrēti: sliedes, rievsliedes un pretsliedes; gulšņi un gareniskās brusas, sīkas ietaises sliežu savienošanai, balasts, ietverot akmens šķembas un smiltis; pārmijas, pārbrauktuves u. tml.; griezuļi un traverseri (izņemot tos, kas paredzēti tikai lokomotīvēm),
- piekļuves ceļi pasažieriem un kravām, ietverot piebraucamos ceļus un gājēju celiņus pasažieriem,
- drošības, signalizācijas un telekomunikāciju iekārtas atklātās dzelzceļa līnijās, stacijās un šķirotavās, ietverot iekārtas elektriskās strāvas ģenerēšanai, transformēšanai un sadalei signalizācijas un telekomunikāciju vajadzībām; šo iekārtu vai apakšstaciju celtnes; sliežu bremzes,
- apgaismes iekārtas satiksmes un drošības vajadzībām,
- iekārtas elektroenerģijas pārveidošanai un piegādei vilcienu pārvadājumiem: apakšstacijas, energoapgādes kabeli starp apakšstacijām un strāvas vadiem, kontakttīkli un balsti; kontaktsliede ar balstiem,
- ēkas, ko izmanto infrastruktūras struktūrvienība, tostarp to iekārtu daļa, kuras izmanto transporta maksu iekasēšanai.

II PIELIKUMS

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMIEM SNIEDZAMIE PAKALPOJUMI

(kā minēts 13. pantā)

1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:
 - a) dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;
 - b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
 - c) dzelzceļa infrastruktūras, tostarp atzarojumu un pārmiju, izmantošanu;
 - d) vilcienu kustības vadību, ietverot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un saziņu, kā arī informācijas sniegšanu par vilcienu kustību;
 - e) elektroapgādes iekārtu izmantošanu vilces strāvai, kur tās ir pieejamas;
 - f) visu citu informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.
 2. Nodrošina piekļuvi, tostarp piekļuvi sliežu ceļiem, šādām apkopes vietām, ja tādas pastāv, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās:
 - a) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai un piemērotas vietas biļešu pārdošanai;
 - b) kravas termināļi;
 - c) šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, tostarp pārmiju iekārtas;
 - d) stāvēšanas ceļi;
 - e) apkopes iekārtas, izņemot apjomīgas apkopes iekārtas, kas ir paredzētas ātrvilcieniem vai citiem ritošā sastāva veidiem, kuriem ir vajadzīgas īpašas iekārtas;
 - f) citas tehniskas iekārtas, tostarp tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas;
 - g) jūras un iekšzemes ostu iekārtas, kas saistītas ar dzelzceļa darbību;
 - h) palīdzības iekārtas;
 - i) degvielas uzpildes iekārtas un degvielas piegāde šādām iekārtām, maksas par to rēķinos norādot atsevišķi.
 3. Papildu pakalpojumi var ietvert:
 - a) vilces strāvu, maksu par to rēķinos norādot atsevišķi no maksas par elektroapgādes iekārtu izmantošanu, neskarot Direktīvas 2009/72/EK piemērošanu;
 - b) pasažieru vilcienu iesildīšanu;
 - c) īpaši pielāgotus līgumus:
 - bīstamo kravu pārvadāšanas kontrolei,
 - palīdzībai nestandarta vilcienu sastāvu vadīšanā.
 4. Citi papildpakalpojumi var ietvert:
 - a) piekļuvi telekomunikāciju tīkliem;
 - b) papildu informācijas nodrošināšanu;
 - c) ritošā sastāva tehnisko pārbaudi;
 - d) biļešu pakalpojumi pasažieru stacijās;
 - e) apjomīgas apkopes pakalpojumus apkopes veikšanas vietās, kas ir paredzētas ātrvilcieniem vai citiem ritošā sastāva veidiem, kuriem ir vajadzīgas īpašas iekārtas.
-

*III PIELIKUMS***FINANŠU PIETIEKAMĪBA****(kā minēts 20. pantā)**

Uzņēmumiem, kas iesniedz licences pieteikumu, saskaņā ar 20. pantu ir jāsniedz informācija par šādiem jautājumiem:

- a) pieejamie finanšu līdzekļi, ietverot atlikumus bankā, izsniegtos pārtēriņa līdzekļus un aizdevumus;
 - b) līdzekļi un aktīvi, kas pieejami kā nodrošinājums;
 - c) apgrozāmais kapitāls;
 - d) būtiskas izmaksas, tostarp pirkuma izmaksas par transportlīdzekļiem, zemi, ēkām, objektiem un ritošo sastāvu;
 - e) maksājumi saistībā ar uzņēmuma aktīviem;
 - f) nodokļi un sociālā nodrošinājuma iemaksas.
-

IV PIELIKUMS

TĪKLA PĀRSKATA SATURS

(kā minēts 27. pantā)

Tīkla pārskatā, kas minēts 27. pantā, ietver šādu informāciju.

1. Iedaļa, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Informāciju šajā iedaļā katru gadu norāda atbilstīgi dzelzceļa infrastruktūras reģistriem, kas publicējami saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 35. pantu.
2. Iedaļa par maksas aprēķināšanas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sākas ziņas par maksas aprēķināšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu un citu atbilstīgu informāciju par piekļuvi, kas attiecas uz II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, kurus sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 31. līdz 36. pantu attiecībā uz izmaksām un maksām. Tajā ietver informāciju, ja tā ir pieejama, par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas nākamajos piecos gados.
3. Iedaļa par jaudas sadales principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras izmantošanu, ietverot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tajā precizē arī jaudas sadales procedūras un ar tām saistītos terminus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas sadales procesā, jo īpaši:
 - a) procedūras, saskaņā ar ko pieteikuma iesniedzējs infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudu;
 - b) pieteikuma iesniedzējiem piemērojamās prasības;
 - c) pieprasījumu iesniegšanas un jaudas sadales laika grafiku un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu, kā arī procedūras plānoto un neplānoto apkopes darbu grafika sastādīšanai;
 - d) principus, kas reglamentē koordinēšanas procesu un domstarpību izšķiršanas sistēmu, kas ir šā procesa daļa;
 - e) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā;
 - f) sākas ziņas par infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem;
 - g) nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas sadales prioritātes, tiek ņemta vērā infrastruktūras iepriekšējā noslogotība.Tajā sīki izklāsta pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu atbilstīgu attieksmi pret kravas pārvadājumiem, starptautiskiem pārvadājumiem un *ad hoc* pieprasījumiem. Tajā ietver jaudas pieprasījumu veidlapu. Infrastruktūras pārvaldītājs arī publicē sīku informāciju par starptautisko vilcienu ceļu sadales procedūru.
4. Iedaļa ar informāciju, kas saistīta ar šīs direktīvas 25. pantā minēto licences pieteikumu un dzelzceļa drošības sertifikātiem, kuri piešķirti saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK, vai saite uz tīmekļa vietni, kurā šāda informācija ir pieejama elektroniskā veidā bez maksas.
5. Iedaļa ar informāciju par domstarpību izšķiršanas un pārsūdzības procedūrām saistībā ar jautājumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un saistībā ar 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu.
6. Iedaļa ar informāciju par piekļuvi II pielikumā minētajām apkalpes vietām un maksu par tām. Apkalpes iekārtu operatori, kuri nav infrastruktūras pārvaldītāja kontrolē, iekļaušanai tīkla pārskatā sniedz informāciju par maksu par piekļuvi iekārtai un pakalpojumu saņemšanu un informāciju par piekļuves tehniskajiem nosacījumiem vai norāda saiti uz tīmekļa vietni, kurā šāda informācija ir pieejama elektroniskā veidā bez maksas.
7. Paraugs līgumam par pamata vienošanās noslēgšanu starp infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikuma iesniedzēju saskaņā ar 42. pantu.

V PIELIKUMS

STARP KOMPETENTAJĀM IESTĀDĒM UN INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJIEM NOSLĒGTO LĪGUMISKO VIENOŠANOS PAMATPRINCIPI UN PARAMETRI**(kā minēts 30. pantā)**

Līgumiskā vienošanās precizē 30. panta noteikumus, un tajā iekļauj vismaz šādus elementus:

- 1) vienošanās darbības joma attiecībā uz infrastruktūru un apkalpes vietām, strukturējot saskaņā ar II pielikumu. Tajā ietver visus infrastruktūras pārvaldības aspektus, tostarp jau ekspluatācijā esošas infrastruktūras tehnisko apkopi un atjaunošanu. Vajadzības gadījumā var tikt ietverta arī jaunas infrastruktūras būvniecība;
- 2) maksājumu vai piešķirto līdzekļu struktūra šādā sadalījumā: II pielikumā norādītajiem infrastruktūras pakalpojumiem, tehniskajai apkopei un atjaunošanai un infrastruktūras nepaveiktās tehniskās apkopes un atjaunošanas izpildei. Attiecīgā gadījumā var tikt iekļauta jaunai infrastruktūrai piešķirto maksājumu vai līdzekļu struktūra;
- 3) uz lietotājiem orientēti darbības mērķi kā rādītāji un kvalitātes kritēriji, ietverot šādus aspektus:
 - a) vilcienu satiksmes efektivitāte līnijas ātruma un uzticamības ziņā un klientu apmierinātība;
 - b) tīkla jauda;
 - c) aktīvu pārvaldība;
 - d) darbības apjomi;
 - e) drošības līmeņi; un
 - f) vides aizsardzība;
- 4) nepaveiktās tehniskās apkopes iespējamais apjoms un aktīvi, kas pakāpeniski tiks izņemti no lietošanas un tādējādi radīs dažādas finanšu plūsmas;
- 5) stimuli, kas minēti 30. panta 1. punktā, izņemot tādus stimulus, ko īsteno ar normatīviem pasākumiem saskaņā ar 30. panta 3. punktu;
- 6) minimālās prasības par infrastruktūras pārvaldītāja iesniedzamajiem ziņojumiem, precizējot to saturu un ziņojumu iesniegšanas biežumu un norādot katru gadu publicējamo informāciju;
- 7) saskaņotais vienošanās termiņš, kas ir sinhronizēts un saderīgs attiecīgi ar infrastruktūras pārvaldītāja saimnieciskās darbības plāna, koncesijas vai licences termiņu, un valsts noteiktā maksas aprēķināšanas sistēma un noteikumi;
- 8) noteikumi par to, kā rīkoties ievērojamu darbības traucējumu gadījumā un ārkārtas situācijās, tostarp ārkārtas rīcības plāni un līgumiskās vienošanās pirmstermiņa izbeigšana un lietotāju savlaicīga informēšana;
- 9) korektīvi pasākumi, kas jāveic, ja kāda no pusēm pārkāpj savas līgumsaistības, vai ja ir ārkārtas apstākļi, kas ietekmē publiskā finansējuma pieejamību; tas ietver nosacījumus un procedūru atkārtotām sarunām un vienošanās izbeigšanai pirms termiņa.

VI PIELIKUMS

PRASĪBAS PAR IZMAKSĀM UN MAKSĀM, KAS SAISTĪTAS AR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRU**(minētas 32. panta 1. punktā un 35. pantā)**

1. Infrastruktūras pārvaldītājiem, sagatavojot tirgus segmentu sarakstu nolūkā maksas aprēķināšanas sistēmā noteikt uzcenojumus saskaņā ar 32. panta 1. punktu, ir jāapsver vismaz šādu pakalpojumu pāru iekļaušana:
 - a) pasažieru pārvadājumi/kravu pārvadājumi;
 - b) vilcieni, kas pārvadā bīstamas kravas/citi kravas vilcieni;
 - c) iekšzemes pārvadājumi/starptautiskie pārvadājumi;
 - d) kombinētie pārvadājumi/tieša vilcienu satiksme;
 - e) pilsētas vai reģionālie pasažieru pārvadājumi/starppilsētu pasažieru pārvadājumi;
 - f) vilcieni, kuros visi vagoni tiek pārvadāti no viena punkta uz vienu galamērķi/vilcieni, kuros katrs vagonis ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti;
 - g) regulāri vilcienu satiksmes pakalpojumi/neregulāri pakalpojumi.
2. Darbības uzlabošanas shēmu, kas minēta 35. pantā, veido saskaņā ar šādiem pamatprincipiem:
 - a) lai panāktu saskaņotu darbības sniegumu un neapdraudētu pakalpojuma ekonomisko dzīvotspēju, infrastruktūras pārvaldītājs ar pieteikuma iesniedzējiem vienojas par darbības uzlabošanas shēmas galvenajiem parametriem, jo īpaši kavējumu vērtību, to maksājumu robežvērtībām, kas saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu maksājami gan par atsevišķiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcienu braucieniem, gan par visiem uzņēmuma vilcienu braucieniem noteiktā laikposmā;
 - b) infrastruktūras pārvaldītājs vismaz piecas dienas pirms vilciena brauciena paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem kustības grafiku, pamatojoties uz ko tiks aprēķināti kavējumi. Nepārvaramas varas apstākļu gadījumā vai kustības grafika pēdējā brīža izmaiņu gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt īsāku paziņošanas laiku;
 - c) visi kavējumi iedalāmi kādā no turpmākajām kavējumu grupām un apakšgrupām:
 1. Eksploatācijas/plānošanas pārvaldība, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 1.1. Kustības grafika veidošana
 - 1.2. Vilciena sastāva veidošana
 - 1.3. Eksploatācijas procedūras kļūdas
 - 1.4. Prioritātes noteikumu nepareiza piemērošana
 - 1.5. Personāls
 - 1.6. Citi cēloņi
 2. Infrastruktūras iekārtas, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 2.1. Signalizācijas iekārtas
 - 2.2. Signalizācijas iekārtas pārbrauktuvēs
 - 2.3. Telekomunikāciju iekārtas
 - 2.4. Energoapgādes iekārtas
 - 2.5. Sliežu ceļš
 - 2.6. Būves
 - 2.7. Personāls
 - 2.8. Citi cēloņi
 3. Cēloņi saistībā ar būvniecību, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 3.1. Plānoti būvniecības darbi

- 3.2. Nepilnības būvniecības darbu veikšanā
- 3.3. Ātruma ierobežojums sliežu ceļa bojājumu dēļ
- 3.4. Citi cēloņi
- 4. Cēloņi, kas attiecas uz citiem infrastruktūras pārvaldītājiem
- 4.1. Iepriekšējā infrastruktūras pārvaldītāja vaina
- 4.2. Nākamā infrastruktūras pārvaldītāja vaina
- 5. Komerciāla rakstura cēloņi, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
- 5.1. Apstāšanās laika pārsniegums
- 5.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījums
- 5.3. Kraušanas darbības
- 5.4. Kraušanas procesa nepilnības
- 5.5. Vilciena komerciāla sagatavošana
- 5.6. Personāls
- 5.7. Citi cēloņi
- 6. Ritošais sastāvs, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
- 6.1. Saraksta plānošana/pārplānošana
- 6.2. Vilciena sastāva veidošana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
- 6.3. Problēmas, kas skar pasažieru vagonus (pasažieru pārvadājumos)
- 6.4. Problēmas, kas skar kravas vagonus (kravu pārvadājumos)
- 6.5. Problēmas, kas skar drezīnas, lokomotīves un motorvagonus
- 6.6. Personāls
- 6.7. Citi cēloņi
- 7. Cēloņi, kas attiecas uz citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
- 7.1. Nākamā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina
- 7.2. Iepriekšējā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina
- 8. Ārēji cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
- 8.1. Streiks
- 8.2. Administratīvas formalitātes
- 8.3. Ārējā ietekme
- 8.4. Laika apstākļu ietekme un dabīgi cēloņi
- 8.5. Kavējumi ārēju cēloņu blakusesošā tīklā dēļ
- 8.6. Citi cēloņi
- 9. Sekundāri cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
- 9.1. Bīstami starpgadījumi, negadījumi un riski

- 9.2. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas tas pats vilciens
 - 9.3. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas cits vilciens
 - 9.4. Atpakaļbrauciens
 - 9.5. Savienojums
 - 9.6. Vajadzīga turpmāka izmeklēšana;
- d) kad vien iespējams, kavējumus attiecina uz vienu organizāciju, ņemot vērā gan atbildību par traucējumu izraisīšanu, gan spēju atjaunot normālus satiksmes apstākļus;
 - e) maksājumu aprēķinā ņem vērā vidējo kavēšanos vilcienu satiksmes pakalpojumiem ar līdzīgām precizitātes prasībām;
 - f) infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem maksājumu aprēķinu atbilstīgi darbības uzlabošanas shēmai. Šajā aprēķinā ietver visus vilcienu braucienus ar kavējumiem laikposmā, kas nepārsniedz vienu mēnesi;
 - g) neskarot pastāvošās pārsūdzības procedūras un 56. panta noteikumus, darbības uzlabošanas shēmu skarošu domstarpību gadījumā piemēro domstarpību izšķiršanas sistēmu, lai ātri atrisinātu šādus jautājumus. Šādai domstarpību izšķiršanas sistēmai ir jābūt objektīvai attiecībā uz iesaistītajām personām. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darbdienu laikā;
 - h) reizi gadā infrastruktūras pārvaldītājs publicē gada vidējo snieguma līmeni, ko sasnieguši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, pamatojoties uz galvenajiem rādītājiem, par kuriem panākta vienošanās darbības uzlabošanas shēmā.
-

VII PIELIKUMS

SADALES GRAFIKS**(kā minēts 43. pantā)**

1. Kustības grafiku izstrādā vienu reizi kalendārājā gadā.
2. Kustības grafika maiņa notiek decembra otrās sestdienas pusnaktī. Ja ziemas beigās kustības grafiku maina vai koriģē, jo īpaši, lai vajadzības gadījumā ņemtu vērā izmaiņas reģionālo pasažieru pārvadājumu grafikos, tad to dara jūnija otrās sestdienas pusnaktī un laikposmā starp šiem datumiem ar tādiem intervāliem, kā nepieciešams. Infrastruktūras pārvaldītāji var vienoties par citiem datumiem, un, ja tas var ietekmēt starptautiskos pārvadājumus, viņi par to informē Komisiju.
3. Galīgais termiņš jaudas pieprasījumu iesniegšanai, lai tos varētu iestrādāt kustības grafikā, ir ne vairāk kā 12 mēneši pirms kustības grafika stāšanās spēkā.
4. Ne vēlāk kā 11 mēnešus pirms kustības grafika stāšanās spēkā infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka sadarbībā ar pārējiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem tiek izveidoti starptautisko vilcienu provizorisks ceļi. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka, ciktāl iespējams, turpmākajās norisēs tie paliek nemainīgi.
5. Ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc pieteikuma iesniedzēju piedāvājumu iesniegšanas termiņa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā kustības grafika projektu.

VIII PIELIKUMS

GRĀMATVEDĪBAS UZSKAITES INFORMĀCIJA, KAS PĒC PIEPRASĪJUMA IESNIEDZAMA REGULATĪVAJAI IESTĀDEI**(minēta 56. panta 12. punktā)**

1. Atsevišķa grāmatvedības uzskaitē:

- a) atsevišķi peļņas un zaudējumu pārskati un bilances par kravas pārvadājumiem, pasažieru pārvadājumiem un infrastruktūras pārvaldības darbībām;
- b) pārskatāma un detalizēta informācija par atsevišķiem publisko līdzekļu un citu kompensācijas veidu avotiem un izmantojuma veidiem, ietverot arī sīku pārskatu par saimnieciskās darbības naudas līdzekļu plūsmām, lai noteiktu, kādā veidā ir izlietoti šie publiskie līdzekļi un citi kompensācijas veidi;
- c) izmaksu un peļņas kategorijas, kas dod iespēju noteikt, vai ir notikusi šo dažādo darbību šķērssubsidēšana, saskaņā ar regulatīvās iestādes prasībām;
- d) metodes, kas izmantotas izmaksu sadalīšanai starp dažādām darbībām;
- e) ja regulēts uzņēmums ietilpst uzņēmumu grupā, pilnīga informācija par maksājumiem, kas veikti starp uzņēmumiem.

2. Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem pārraudzība:

- a) dažādas izmaksu kategorijas, jo īpaši sniedzot pietiekamu informāciju par dažādu pakalpojumu vai pakalpojumu grupu robežizmaksām/tiešajām izmaksām tā, lai varētu pārraudzīt infrastruktūras maksas;
- b) pietiekama informācija, lai dotu iespēju pārraudzīt atsevišķas maksas, kas samaksātas par pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām); ja regulatīvā iestāde to prasa, šajā informācijā ietver datus par atsevišķu pakalpojumu apjomu, atsevišķu pakalpojumu cenu un kopējiem ieņēmumiem no iekšējiem un ārējiem klientiem par atsevišķiem pakalpojumiem;
- c) lai nepieļautu tādu cenu noteikšanu, kuras, iespējams, apdraud konkurenci (šķērssubsidēšana, dempings un pārmērīgas cenas), – izmaksas un ieņēmumi par atsevišķiem pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām), izmantojot attiecīgas izmaksu metodes, atbilstīgi regulatīvās iestādes prasībām.

3. Finanšu rezultātu rādītāji:

- a) finanšu darbības pārskats;
 - b) izdevumu kopsavilkuma pārskats;
 - c) tehniskās apkopes izdevumu pārskats;
 - d) ekspluatācijas izdevumu pārskats;
 - e) ieņēmumu pārskats;
 - f) papildu piezīmes, kas vajadzības gadījumā paplašina un izskaidro pārskatus.
-

IX PIELIKUMS

A DAĻA

ATCELTĀS DIREKTĪVAS AR SEKOJOŠO GROZĪJUMU SARAKSTU

(kā minēts 65. pantā)

Padomes Direktīva 91/440/EEK
(OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.)

Padomes Direktīva 2006/103/EK
(OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.)

tikai pielikuma B punkts

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK
(OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)

tikai 1. pants

Padomes Direktīva 95/18/EK
(OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/13/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)

tikai 29. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.)

Komisijas Lēmums 2002/844/EK
(OV L 289, 26.10.2002., 30. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)

tikai 30. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK
(OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)

tikai 2. pants

B DAĻA

TERMIŅI TRANSPONĒŠANAI VALSTU TIESĪBU AKTOS

(kā minēts 65. pantā)

Direktīva	Termiņš transponēšanai
91/440/EEK	1993. gada 1. janvāris
95/18/EK	1997. gada 27. jūnijs
2001/12/EK	2003. gada 15. marts
2001/13/EK	2003. gada 15. marts
2001/14/EK	2003. gada 15. marts
2004/49/EK	2006. gada 30. aprīlis
2004/51/EK	2005. gada 31. decembris
2006/103/EK	2007. gada 1. janvāris
2007/58/EK	2009. gada 4. jūnijs

X PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
2. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkta pirmā daļa	1. panta 1. punkts
		1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
2. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts		2. panta 1. punkts
		1. panta 3. punkts	2. panta 2. punkts
			2. panta 3. punkts
			2. panta 4. līdz 9. punkts
2. panta 4. punkts			2. panta 10. punkts
			2. panta 11. punkts
3. pants			3. panta 1. līdz 8. punkts
	2. panta b) un c) apakšpunkts		3. panta 9. līdz 13. punkts
		2. pants	3. panta 14. un 15. punkts
			3. panta 16. un 17. punkts
			3. panta 18. līdz 28. punkts
			3. panta 29. un 30. punkts
4. pants			4. pants
5. pants			5. pants 1. līdz 3. punkts
			5. panta 4. punkts
6. panta 1. un 2. punkts			6. panta 1. un 2. punkts
9. panta 4. punkts			6. panta 3. punkts
6. panta 1. punkta otrā daļa			6. panta 4. punkts
6. panta 3. punkts un II pielikums			7. panta 1. punkts
		4. panta 2. punkts un 14. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
7. panta 1., 3. un 4. punkts		6. panta 1. punkts	8. panta 1., 2. un 3. punkts 8. panta 4. punkts
9. panta 1. un 2. punkts			9. panta 1. un 2. punkts
10. panta 3. un 3.a punkts			10. panta 1. un 2. punkts
10. panta 3.b punkts			11. panta 1., 2. un 3. punkts 11. panta 4. punkts
10. panta 3.c un 3.e punkts			11. panta 5. un 6. punkts
10. panta 3.f punkts			12. panta 1. līdz 4. punkts 12. panta 5. punkts
		5. pants	13. pants 14. pants 15. pants 16. pants
10.b pants	3. pants 4. panta 1. līdz 4. punkts 5. pants 6. pants 7. panta 1. punkts Pielikuma I daļas 1. punkts 8. pants 9. pants 4. panta 5. punkts 10. pants 11. pants 15. pants		17. panta 1. līdz 4. punkts 18. pants 19. pants 20. panta 1. punkts 20. panta 2. punkts 20. panta 3. punkts 21. pants 22. pants 23. panta 1. punkts 23. panta 2. un 3. punkts 24. pants 25. pants
		1. panta 1. punkta otrā daļa 3. pants	26. pants 27. pants 28. pants
10. panta 5. punkts			

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
		4. panta 1., 3., 4., 5. un 6. punkts	29. pants
		6. panta 2. līdz 5. punkts	30. pants
		7. pants	31. pants
		8. pants	32. pants
		9. pants	33. pants
		10. pants	34. pants
		11. pants	35. pants
		12. pants	36. pants
			37. pants
		13. pants	38. pants
		14. panta 1. un 3. punkts	39. pants
		15. pants	40. pants
		16. pants	41. pants
		17. pants	42. pants
		18. pants	43. pants
		19. pants	44. pants
		20. panta 1., 2. un 3. punkts	45. panta 1., 2. un 3. punkts
			45. panta 4. punkts
		20. panta 4. punkts	45. panta 5. punkts
		21. pants	46. pants
		22. pants	47. pants
		23. pants	48. pants
		24. pants	49. pants
		25. pants	50. pants

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
		26. pants	51. pants
		27. pants	52. pants
		28. pants	53. pants
		29. pants	54. pants
		30. panta 1. punkts	55. pants
		30. panta 2. punkts	56. panta 1. punkts
		31. pants	57. pants
12. pants			58. pants
14.a pants		33. panta 1., 2. un 3. punkts	59. pants
			60. pants
		34. panta 2. punkts	61. pants
11.a pants		35. panta 1., 2. un 3. punkts	62. pants
10. panta 9. punkts			63. pants
		38. pants	64. pants
			65. pants
	17. pants	39. pants	66. pants
16. pants	18. pants	40. pants	67. pants
			I pielikums
		II pielikums	II pielikums
	Pielikums		III pielikums
		I pielikums	IV pielikums
			V pielikums
			VI pielikums
		III pielikums	VII pielikums
			VIII pielikums