

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B** ► **M2** EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2001/14/EB

2001 m. vasario 26 d.

dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo ◀

(OL L 75, 2001 3 15, p. 29)

iš dalies keičiama:

Oficialusis leidinys

		Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u>	Komisijos sprendimas 2002/844/EB, 2002 m. spalio 23 d.	L 289	30	2002 10 26
► <u>M2</u>	Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB 2004 m. balandžio 29 d.	L 220	16	2004 6 21
► <u>M3</u>	Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB 2007 m. spalio 23 d.	L 315	44	2007 12 3

▼ B▼ M2**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2001/14/EB****2001 m. vasario 26 d.****dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo**▼ B

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽³⁾,laikydami Sutarties ⁽⁴⁾ 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ir atsižvelgdami į Taikinimo komiteto patvirtintą 2000 m. lapkričio 22 d. bendrą tekstą,

kadangi:

- (1) Didesnė Bendrijos geležinkelių sektoriaus integracija yra esminis vidaus rinkos sukūrimo ir ėjimo link subalansuoto mobilumo įgyvendinimo elementas.
- (2) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁵⁾ numato geležinkelio įmonėms ir tarptautinėms geležinkelio įmonių grupėms tam tikras prieigos prie infrastruktūros teises tarptautinio geležinkelių transporto srityje; šios teisės reiškia, kad geležinkelių infrastruktūra gali naudotis daugelis naudotojų.
- (3) 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/19/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir infrastruktūros mokesčių ėmimo ⁽⁶⁾ nustatė bendrą geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemą.
- (4) Šios direktyvos neužkirto kelio didelei geležinkelių infrastruktūros mokesčių struktūros ir dydžio bei pajėgumų paskirstymo formos ir trukmės įvairovei.
- (5) Siekiant visoms geležinkelio įmonėms užtikrinti skaidrumą ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros, visa būtina informacija, reikalinga, kad būtų galima naudotis prieigos prie infrastruktūros teisėmis, turi būti skelbiama tinklo nuostatuose.
- (6) Tinkamos geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemos kartu su konkurencingų operatorių buvimu padės pasiekti pusiausvyrą tarp įvairių transporto rūšių.
- (7) Paskatinus optimaliai panaudoti geležinkelių infrastruktūrą, sumažės transporto paslaugų kaina visuomenei.

⁽¹⁾ OL C 321, 1998 10 20, p. 10 ir OL C 116 E, 2000 4 26, p. 40.⁽²⁾ OL C 209, 1999 7 22, p. 22.⁽³⁾ OL C 57, 2000 2 29, p. 40.⁽⁴⁾ 1999 m. kovo 10 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 175, 1999 6 21, p. 120), patvirtinta 1999 m. spalio 27 d. (OL C 154, 2000 6 5, p. 22), 2000 m. kovo 28 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 178, 2000 6 27, p. 28) ir 2000 m. liepos 5 d. Europos Parlamento sprendimas (Oficialiajame leidinyje dar neskelbtas), 2001 m. vasario 1 d. Europos Parlamento sprendimas ir 2000 m. gruodžio 20 d. Tarybos sprendimas.⁽⁵⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 1).⁽⁶⁾ OL L 143, 1995 6 27, p. 75.

▼B

- (8) Kad krovinių vežimo sektorius būtų veiksmingas, ypač tuo atveju, kai kroviniai vežami kertant valstybių sienas, reikia imtis priemonių rinkai atverti.
- (9) Valstybės narės turėtų turėti galimybę leisti geležinkelių paslaugų pirkėjams tiesiogiai dalyvauti skirstant infrastruktūros pajėgumus.
- (10) Europos geležinkeliams atgaivinti sudarant daugiau galimybių krovinius vežti Transeuropiniu krovinių vežimo geležinkeliais tinklu būtina sąžininga tarprūšinė geležinkelių transporto ir kelių transporto konkurencija, ypač deramai atsižvelgiant į įvairių išorinių poveikį; tinkamos mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo sistemos kartu su tinkamomis mokesčių ėmimo už naudojamą kitomis transporto infrastruktūromis sistemomis bei konkurencingų operatorių buvimas leis tarp įvairių transporto rūšių pasiekti optimalią pusiausvyrą.
- (11) Mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų visoms įmonėms užtikrinti vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir kiek galima labiau siekti teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir vežimo rūšių poreikius.
- (12) Laikantis valstybių narių nustatytų reikalavimų, mokesčių ėmimo ir infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų geležinkelių infrastruktūros valdytojus paskatinti optimizuoti jų valdomos infrastruktūros panaudojimą.
- (13) Infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų suteikti geležinkelio įmonėms aiškią ir nuoseklią informaciją, padedančią priimti racionalius sprendimus.
- (14) Siekiant atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros pajėgumų naudotojų ar potencialių naudotojų poreikį planuoti savo veiklą, taip pat į klientų ir lėšų skyrėjų poreikius, svarbu, kad infrastruktūros valdytojas užtikrintų, jog infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi taip, kad atsispindėtų poreikis palaikyti ir gerinti paslaugų patikimumo lygį.
- (15) Pageidautina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas būtų skatinami mažinti sutrikimų skaičių ir gerinti tinklo eksploatacines savybes.
- (16) Mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų sudaryti sąlygas sąžiningai konkurencijai teikiant geležinkelių paslaugas.
- (17) Svarbu atsižvelgti ir į pareiškėjų, ir į infrastruktūros valdytojo veiklos poreikius.
- (18) Svarbu padidinti infrastruktūros valdytojų lankstumą skirstant infrastruktūros pajėgumus, tačiau tai turi būti suderinta su pareiškėjų pagrįstų poreikių patenkinimu.
- (19) Pajėgumų paskirstymas turi užkirsti kelią taikyti kitoms įmonėms, turinčioms ar ketinančioms turėti teisę naudotis infrastruktūra ir norinčioms plėtoti savo verslą, nepagrįstus suvaržymus.
- (20) Siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau išnaudoti infrastruktūros tinklą, pageidautina infrastruktūros valdytojams suteikti tam tikrą lankstumą.
- (21) Taikant pajėgumų paskirstymo ir mokesčių ėmimo sistemas gali reikėti atsižvelgti į tai, kad įvairūs infrastruktūros tinklo komponentai galėjo būti suprojektuoti tenkinti skirtingų pagrindinių naudotojų reikmes.
- (22) Keleivių vežimo paslaugoms keliami reikalavimai dažnai gali neatitikti krovinių vežimui keliamų reikalavimų; dėl keleivių vežimo paslaugų teikimui keliamų reikalavimų sukurti ir eksploatuoti keleivių paslaugoms teikti skirtą infrastruktūros tinklą gali būti brangiau negu vien tik kroviniams vežti suprojektuotą tinklą;

▼B

- dėl didėjančio prekių ir keleivinių riedmenų greičio skirtumo gali padidėti šių dviejų vežimo geležinkeliais rūšių priešara.
- (23) Skirtingi naudotojai ir naudotojų tipai dažnai darys skirtingą poveikį infrastruktūros pajėgumams, todėl įvairių paslaugų poreikiai turi būti tinkamai subalansuoti.
- (24) Siekiant, kad pagal sutartį viešosios valdžios institucijai teikiamos paslaugos būtų patrauklios naudotojams, gali reikėti priimti specialias taisykles.
- (25) Taikant mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemas turi būti atsižvelgta į didėjančio infrastruktūros pajėgumų susikauptimo ir į pajėgumų stokos poveikį.
- (26) Įvairių rūšių vežimo geležinkeliais planavimo laikas skiriasi, dėl to pageidautina užtikrinti, kad jau sudarius tvarkaraščius pateikti prašymai galėtų būti patenkinti.
- (27) Informacijos technologijų taikymas gali pagreitinti tvarkaraščių sudarymo procesą, patobulinti reagavimą į to proceso metu atsirandančius poreikius, taip pat padidinti pareiškėjų galimybes kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų bei galimybę nustatyti traukinio linijas, kertančias daugiau negu vieno infrastruktūros valdytojo tinklą.
- (28) Siekiant geležinkelio įmonėms užtikrinti optimalų rezultatą, pageidautina reikalauti, kad būtų tikrinamas infrastruktūros pajėgumų panaudojimas tuo atveju, kai siekiant patenkinti naudotojų poreikius reikia derinti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.
- (29) Atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojų monopolistinę padėtį, pageidautina reikalauti, kad būtų tikrinami turimi infrastruktūros pajėgumai ir jų didinimo metodai tuo atveju, kai pajėgumų paskirstymo procedūra nepatenkina naudotojų poreikių.
- (30) Dėl informacijos apie kitų geležinkelio įmonių prašymus ir apie sistemoje esančius suvaržymus trūkumo geležinkelio įmonėms gali būti sunku optimizuoti savo prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.
- (31) Siekiant užtikrinti didesnę geležinkelių patrauklumą tuo atveju, kai teikiant transporto paslaugas naudojamos kelių infrastruktūros valdytojų tinklu, ypač teikiant tarptautinio transporto paslaugas, svarbu garantuoti geresnę pajėgumų paskirstymo sistemų koordinavimą.
- (32) Svarbu sumažinti geležinkelių infrastruktūrų arba įvairių transporto rūšių konkurencijos iškraipymus, galinčius atsirasti dėl labai skirtingų mokesčių ėmimo principų.
- (33) Pageidautina nustatyti tas infrastruktūros paslaugų sudedamąsias dalis, kurios yra svarbios tam, kad operatorius galėtų teikti paslaugas ir kurios turėtų būti suteikiamos už minimalų prieigos prie infrastruktūros mokestį.
- (34) Pageidautina, kad būtų investuojama į geležinkelių infrastruktūrą, o infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema turėtų būti tokia, kad skatintų infrastruktūros valdytojus skirti reikiamas investicijas ten, kur tos investicijos yra ekonomiškai patrauklios.
- (35) Kiekviena mokesčių ėmimo sistema suteiks ekonominio pobūdžio informaciją naudotojams. Svarbu, kad geležinkelio įmonių gaunama informacija būtų nuosekli ir skatintų jas priimti racionalius sprendimus.
- (36) Kad būtų galima nustatyti tinkamus ir nešališkus infrastruktūros mokesčius, infrastruktūros valdytojai turi įvertinti ir nustatyti savo turto vertę bei gerai suprasti, kokie faktoriai turi įtakos infrastruktūros eksploatacijos išlaidoms;

▼B

- (37) Pageidautina užtikrinti, kad priimant su transportu susijusius sprendimus būtų atsižvelgta į išorinius kaštus.
- (38) Svarbu užtikrinti, kad tarptautiniam susisiekimui taikomi mokesčiai būtų tokie, kad leistų geležinkeliams patenkinti rinkos poreikius; taigi už naudojimąsi infrastruktūra imamų mokesčių dydis turėtų atitikti dėl tam tikro traukinio reiso tiesiogiai atsirandančias išlaidas.
- (39) Bendras išlaidų padengimo iš infrastruktūros mokesčių dydis turi įtakos būtinam valstybės įnašo dydžiui; valstybės narės gali reikalauti skirtingo bendro išlaidų padengimo iš infrastruktūros mokesčių, įskaitant antkainius arba gražos normą, kuri rinka gali pakelti, dydžio, kartu išlaikydamos pusiausvyrą tarp išlaidų padengimo ir krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumo kitų transporto rūšių atžvilgiu; Tačiau pageidautina, kad kiekviena infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema leistų naudotis geležinkelių tinklu teikiant tas geležinkelių transporto paslaugas, kurias teikiant galėtų būti padengtos bent jau su to geležinkelių tinklo panaudojimu susijusios papildomos išlaidos.
- (40) Geležinkelių infrastruktūra yra natūralus monopolis. Dėl to infrastruktūros valdytojus reikia skatinti mažinti išlaidas ir veiksmingai valdyti jiems priklausančią infrastruktūrą.
- (41) Reikėtų atsižvelgti į tai, kad daugelį metų investicijų į infrastruktūrą ir technologijas lygis neleido sukurti sąlygų jokiai realiai geležinkelių transporto plėtrai. Dėl to atsižvelgiant į tai patartina, nepažeidžiant jau nustatytų prioritetų, reikiamai pakelti techninį lygį, ypač atsižvelgiant į transeuropinio krovinių vežimo geležinkeliais tinklo sukūrimą, pasitelkiant, be kita ko, Bendrijos turimas priemones.
- (42) Geležinkelio įmonėms taikomos nuolaidos turi būti siejamos su faktiškai sumažintomis administracinėmis išlaidomis; nuolaidos taip pat gali būti taikomos siekiant paskatinti veiksmingą infrastruktūros panaudojimą.
- (43) Pageidautina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas būtų skatinami mažinti sutrikimų tinkle skaičių.
- (44) Skirstydamas pajėgumus, infrastruktūros valdytojas turi išlaidų, kurias turėtų būti reikalaujama apmokėti.
- (45) Reikalingos priemonės tam, kad būtų užtikrintas reikalavimas, jog visos pagal Bendrijos teisę licencijuotos geležinkelio įmonės prieš kurios nors valstybės narės teritorijoje pradėdamos veiklą turėtų tinkamą saugos sertifikatą; saugos sertifikatai turi būti suteikiami pagal Bendrijos teisę.
- (46) Kad geležinkelių infrastruktūra būtų veiksmingai valdoma bei tinkamai ir nediskriminuojant naudojama, reikia įsteigti reguliavimo instituciją, kuri nepaisant nagrinėjimo teismine tvarka galimybės kaip apeliacinis organas prižiūrėtų šių Bendrijos taisyklių ir teisės aktų taikymą.
- (47) Reikalingos konkrečios priemonės tam, kad būtų atsižvelgta į konkrečią tam tikrų valstybių narių geopolitinę ir geografinę padėtį, taip pat į konkrečią geležinkelių sektoriaus organizaciją įvairiose valstybėse narėse, kartu užtikrinant vidaus rinkos vieningumą.
- (48) Priemonės, reikalingos šiai direktyvai įgyvendinti, priimamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos direktyvą 1999/468/EB, nustatančią tvarką, pagal kurią Komisija naudojasi jai suteiktais vykdomaisiais įgaliojimais ⁽¹⁾.
- (49) Pagal Sutarties 5 straipsnyje nurodytus subsidiarumo ir proporcingumo principus, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti tinkamas ir

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

▼B

nediskriminuojančias priegios prie infrastruktūros suteikimo sąlygas bei atsižvelgti į aiškiai tarptautinius aspektus, su kuriais yra susijęs svarbių geležinkelių tinklų elementų eksploatavimas, valstybės narės negali iki galo pasiekti šios direktyvos tikslų, t. y. valstybėse narėse koordinuoti priemones, reguliuojančias geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymą, mokesčių už naudojimąsi ta infrastruktūra ėmimą ir saugos sertifikavimą, ir dėl to, kadangi reikia imtis koordinuotų transnacionalinių veiksmų, tuos tikslus geriau gali pasiekti Bendrija. Kad būtų pasiekti minėti tikslai, ši direktyva neapima didesnės nei būtina srities.

- (50) Ši direktyva pakeičia 1977 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2830/77 dėl būtinų priemonių, kad būtų pasiektas geležinkelio įmonių apskaitos sistemų ir metinės atskaitomybės panašumas ⁽¹⁾, 1978 m. rugsėjo 19 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2183/78, nustatantį geležinkelio įmonėms vienodus išlaidų apskaičiavimo principus ⁽²⁾, 1982 m. liepos 19 d. Tarybos sprendimą 82/529/EEB dėl tarptautinio prekių vežimo geležinkeliais įkainių nustatymo ⁽³⁾, 1983 m. liepos 25 d. Tarybos sprendimą 83/418/EEB dėl geležinkelių komercinio savarankiškumo teikiant tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo paslaugas ⁽⁴⁾ ir Direktyvą 95/19/EB, ir dėl to šie dokumentai turėtų būti panaikinti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

IVADINĖS NUOSTATOS

*1 straipsnis***Taikymo sritis**

1. Šioje direktyvoje aptariami principai ir procedūros, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.

Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos atitiktų šioje direktyvoje nustatytus principus ir taip leistų infrastruktūros valdytojui prekiauti turimais infrastruktūros pajėgumais ir optimaliai veiksmingai juos panaudoti.

2. Ši direktyva taikoma naudojantis geležinkelių infrastruktūra teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas.

3. Valstybės narės šios direktyvos gali netaikyti:

- a) autonominiams vietiniams ir regioniniams tinklams teikiant keleivių vežimo geležinkelių infrastruktūra paslaugas;
- b) tinklams, skirtiems vien tik miesto ar priemiestinėms keleivių vežimo paslaugoms teikti;
- c) regioniniams tinklams, kuriais naudojasi vien tik geležinkelio įmonė, kuriai netaikoma Direktyva 91/440/EEB, regioninėms krovinių vežimo paslaugoms teikti tol, kol tinklo pajėgumų nepaprašo kitas pareiškėjas;

⁽¹⁾ OL L 334, 1977 12 24, p. 13. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 1994 m. Stojimo aktu.

⁽²⁾ OL L 258, 1978 9 21, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 1994 m. Stojimo aktu.

⁽³⁾ OL L 234, 1982 8 9, p. 5. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 1994 m. Stojimo aktu.

⁽⁴⁾ OL L 237, 1983 8 26, p. 32. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 1994 m. Stojimo aktu.

▼B

- d) vien tik infrastruktūros savininko krovinių vežimo reikmėms skirtai privačiai geležinkelių infrastruktūrai;

▼M3

- e) transporto veiklai teikiant tranzitinių vežimų geležinkelių transportu Bendrijoje paslaugas.

▼B

4. Ši direktyva netaikoma šaudyklinėms kelių transporto priemonių vežimo Lamanšo tuneliu transporto paslaugoms.

*2 straipsnis***Apibrėžimai**

Šioje direktyvoje:

- a) „paskirstymas“ — geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymas, kurį atlieka infrastruktūros valdytojas;
- b) „pareiškėjas“ — licencijuota geležinkelio įmonė ir (arba) tarptautinė geležinkelio įmonių grupė, o valstybėse narėse, kuriose tokia galimybė numatyta, — kiti fiziniai ir (arba) juridiniai asmenys, kurie, norėdami teikti viešąsias paslaugas ar turėdami komercinių interesų, pageidauja įsigyti infrastruktūros pajėgumų geležinkelių transporto paslaugoms jų atitinkamose teritorijose teikti, pavyzdžiui, Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 ⁽¹⁾ apibrėžtos viešosios valdžios institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuoto susisiekimo operatoriai;
- c) „perpildyta infrastruktūra“ — infrastruktūros dalis, kurioje infrastruktūros pajėgumų paklausa negali būti iki galo patenkinta tam tikru metu net ir po to, kai suderinami įvairūs prašymai skirti infrastruktūros pajėgumų;
- d) „pajėgumų didinimo planas“ — priemonė ar kelios priemonės, kurios kartu su jų įgyvendinimo grafiku yra siūlomos siekiant sumažinti pajėgumų apribojimus, dėl kurių infrastruktūros dalis paskelbiama „perpildyta infrastruktūra“;
- e) „derinimas“ — procesas, kada pajėgumų paskirstymo įstaiga ir pareiškėjai stengiasi rasti sprendimą, kaip suderinti prieštaraujančius prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų;
- f) „pamatinis susitarimas“ — viešąja ar private teise pagrįstas teisiškai įpareigojantis bendro pobūdžio susitarimas, nustatantis pareiškėjo ir infrastruktūros valdytojo arba pajėgumų paskirstymo įstaigos teises ir pareigas dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių ėmimo per ilgesnį negu vieną tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį;
- g) „infrastruktūros pajėgumai“ — galimybė tvarkaraštyje numatyti traukinio linijas, prašomas skirti tam tikroje infrastruktūros dalyje tam tikru laikotarpiu;
- h) „infrastruktūros valdytojas“ — bet kuri įstaiga ar įmonė, visų pirma atsakinga už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir priežiūrą. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali vykdyti infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų tvarkymo funkcijas. Infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskirtos įvairioms įstaigoms ar įmonėms;
- i) „tinklas“ — visa geležinkelių infrastruktūra, kuri priklauso ir (arba) kurią valdo infrastruktūros valdytojas;

⁽¹⁾ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

▼B

- j) „tinklo nuostatai“ — dokumentas, kuriame išsamiai išdėstomos bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, susiję su mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemomis. Juose taip pat pateikiama kita informacija, reikalinga norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo;
- k) „geležinkelio įmonė“ — bet kuri pagal taikytinus Bendrijos teisės aktus licencijuota valstybinė arba privati įmonė, kurios pagrindinė veikla — teikti prekių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką; ši nuostata taip pat taikoma tik trauką teikiančioms įmonėms;
- l) „traukinio linija“ — infrastruktūros pajėgumai, reikalingi tam, kad tam tikru laiku traukinys galėtų važiuoti tarp dviejų vietovių;
- m) „tarnybinis traukinių tvarkaraštis“ — duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra per laikotarpį, kurį tas tvarkaraštis galioja;

▼M3

- n) „tranzitas“ – Bendrijos teritorijos kirtimas, kuris vykdomas Bendrijos teritorijoje nepakraunant ar neiškraunant krovinių ir (arba) neįlaipinant bei neišlaipinant keleivių.

▼B*3 straipsnis***Tinklo nuostatai**

1. Pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, infrastruktūros valdytojas parengia ir išleidžia tinklo nuostatus, kuriuos galima įsigyti sumokėjus tam tikrą mokestį, kuris negali būti didesnis už tų nuostatų išleidimo sąnaudas.
2. Tinklo nuostatuose aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis. Juose pateikiama informacija apie prieigos prie atitinkamos geležinkelių infrastruktūros sąlygas. Tinklo nuostatų turinys pateiktas I priede.
3. Tinklo nuostatai nuolat atnaujinami ir prireikus keičiami.
4. Tinklo nuostatai išleidžiami ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki galutinio termino pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.

II SKYRIUS

INFRASTRUKTŪROS MOKESČIAI*4 straipsnis***Mokesčių įvedimas, nustatymas ir surinkimas**

1. Valstybės narės, laikydamosi Direktyvos 91/440/EEB 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo principo, nustato mokesčių ėmimo sistemą.

Laikydamosi minėtos valdymo nepriklausomumo sąlygos, valstybės narės taip pat nustato konkrečias mokesčių ėmimo taisykles arba suteikia tokias galias infrastruktūros valdytojui. Mokesčius už naudojamą infrastruktūrą nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas.

2. Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, šiame skyriuje aprašytas funkcijas, išskyrus mokesčių surinkimo, vykdo savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausoma mokesčių surinkimo įstaiga.

▼B

3. Infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja, kad pasiektų veiksmingą traukinių judėjimo, vykstančio daugiau negu viename infrastruktūros tinkle, valdymą. Svarbiausia jie siekia garantuoti optimalų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą ir užtikrinti veiksmingą transeuropinio krovinių vežimo geležinkeliais tinklo panaudojimą. Jie gali steigti bendras organizacijas, galinčias padėti pasiekti šį tikslą. Bet kokiam bendradarbiavimui ar bendrai organizacijai taikomos šioje Direktyvoje nustatytos taisyklės.
4. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad visame jų tinkle būtų taikoma tais pačiais principais pagrįsta mokesčių ėmimo sistema, išskyrus tuos atvejus, kai pagal 8 straipsnio 2 dalį taikomos ypatingos priemonės.
5. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad taikant mokesčių ėmimo sistemą įvairioms geležinkelio įmonėms, panašioje rinkos dalyje teikiančioms lygiaverčio pobūdžio paslaugas, būtų nustatomi lygiaverčiai ir nediskriminuojantys mokesčiai ir kad faktiškai taikomi mokesčiai atitiktų tinklo nuostatuose nustatytas taisykles.
6. Infrastruktūros valdytojas ar mokesčius imanti įstaiga saugo pareiškėjų jai suteiktos informacijos komercinį konfidencialumą.

*5 straipsnis***Paslaugos**

1. Geležinkelio įmonės turi teisę be jokios diskriminacijos gauti II priede aprašytą minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų. II priedo 2 punkte nurodytos paslaugos teikiamos nediskriminuojant, o geležinkelio įmonių prašymai gali būti atmesti tik tuo atveju, jeigu rinkos sąlygomis egzistuoja perspektyvios alternatyvos. Jeigu vienas infrastruktūros valdytojas tų paslaugų neteikia, „pagrindinės infrastruktūros“ tiekėjas deda visas pagrįstas pastangas, kad sudarytų sąlygas šioms paslaugoms teikti.
2. Jei infrastruktūros valdytojas kaip papildomas paslaugas gali teikti II priedo 3 punkte aprašytas paslaugas, jis teikia jas geležinkelio įmonei paprašius.
3. Geležinkelio įmonės gali prašyti infrastruktūros valdytojo ar kitų tiekėjų kitų II priedo 4 punkte išvardytų pagalbinių paslaugų. Infrastruktūros valdytojas šių paslaugų teikti neprivalo.

*6 straipsnis***Infrastruktūros išlaidos ir apskaita**

1. Valstybės narės nustato sąlygas, įskaitant tam tikrais atvejais išankstinius mokėjimus, siekdamas užtikrinti, kad esant įprastoms verslo sąlygoms ir per pagrįstą laikotarpį infrastruktūros valdytojo iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos, papildomos pajamos iš kitos komercinės veiklos ir valstybės skirtos lėšos būtų bent jau ne mažesnės už infrastruktūros išlaidas.

Nepažeisdama galimo ilgalaikio tikslo, siekiančio, kad visų transporto rūšių infrastruktūros išlaidas padengtų jos naudotojai esant tinkamai ir nediskriminuojančiai įvairių transporto rūšių konkurencijai, tais atvejais, kai geležinkelių transportas gali konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, laikydamasi 7 ir 8 straipsniuose nurodytos mokesčių ėmimo sistemos, valstybė narė gali pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojo sąskaitose pajamos be valstybės finansavimo būtų lygios išlaidoms.

2. Tinkamai atsižvelgiant į saugą bei infrastruktūros paslaugų teikimo kokybės išlaikymą ir gerinimą, infrastruktūros valdytojai skatinami mažinti infrastruktūros teikimo išlaidas ir prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčių dydį.

▼B

3. Valstybės narės užtikrina, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodyta nuostata būtų įgyvendinta arba kompetentingos institucijos ir infrastruktūros valdytojo sutartimi, sudaryta ne trumpesiam kaip trejų metų laikotarpiui, kurioje būtų numatytas valstybės finansavimas, arba nustatant tinkamas reikiamų galių reguliavimo priemonės.
4. Jei sudaroma sutartis, dėl jos sąlygų ir infrastruktūros valdytojui skiriamo finansavimo sutartų mokėjimų struktūros susitariama iš anksto, kad galiotų visą sutarties galiojimo laiką.
5. Nustatomas išlaidų paskirstymo metodas. Valstybės narės gali pareikalauti, kad jis būtų iš anksto patvirtintas. Šis metodas turėtų būti periodiškai atnaujinamas atsižvelgiant į geriausios tarptautinės praktikos principus.

*7 straipsnis***Mokesčių ėmimo principai**

1. Mokesčiai už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą mokami infrastruktūros valdytojui ir naudojami jo veiklai finansuoti.
2. Valstybės narės gali reikalauti, kad infrastruktūros valdytojas teiktų visą reikalingą informaciją apie taikomus mokesčius. Dėl to infrastruktūros valdytojas privalo galėti pagrįsti, kad infrastruktūros mokesčiai, kuriuos kiekvienas operatorius turi sumokėti pagal jam pagal 4-12 straipsnius pateiktas sąskaitas, atitiktų metodologiją, taisykles ir tam tikrais atvejais tinklo nuostatuose nustatytas skaičiavimo sistemas.
3. Nepažeidžiant šio straipsnio 4 ar 5 dalies arba 8 straipsnio nuostatų už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, tiesiogiai turėtoms dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos.
4. Į infrastruktūros mokesčių gali būti įtrauktas mokestis, atspindintis konkretaus perpildyto infrastruktūros segmento pajėgumų stoką.
5. Infrastruktūros mokestis gali būti keičiamas siekiant atsižvelgti į poveikio aplinkai, atsirandančio dėl traukinių eksploatacijos, išlaidas. Mokestis keičiamas atsižvelgiant į poveikio aplinkai dydį.

Tačiau imti mokesčius išlaidoms aplinkos apsaugai padengti, kai imant tokius mokesčius padidėja bendros infrastruktūros valdytojo gaunamos pajamos, galima tik tuo atveju, jeigu toks panašaus dydžio mokesčių ėmimas yra taikomas konkuruojančioms transporto rūšims.

Jei kitose konkuruojančiose transporto rūšyse panašaus dydžio mokesčiai išlaidoms aplinkos apsaugai padengti nėra imami, dėl tokio mokesčių pakeitimo infrastruktūros valdytojo gaunamų pajamų dydis pasikeisti negali. Jeigu geležinkeliams ir konkuruojančioms transporto rūšims buvo leista imti panašaus dydžio mokesčius išlaidoms aplinkos apsaugai padengti ir dėl to gaunama papildomų pajamų, sprendimą dėl tų pajamų panaudojimo priima valstybės narės.

6. Siekiant išvengti nepageidaujamų neproporcingų svyravimų, šio straipsnio 3, 4 ir 5 dalyse nurodyti mokesčiai gali būti išreikšti kaip aritmetinis vidurkis, apskaičiuotas remiantis pagrįstu traukinių reisų ir laikotarpių skaičiumi. Tačiau santykinis infrastruktūros mokesčių dydis turi būti siejamas su teikiamoms paslaugoms priskirtinomis išlaidomis.
7. Teikiant II priedo 2 punkte nurodytas paslaugas, šis straipsnis netaikomas. Nepažeidžiant pirmiau išdėstytų nuostatų, nustatant II priedo 2 punkte nurodytų paslaugų kainas atsižvelgiama į geležinkelių transporto konkurencinę padėtį.
8. Jei II priedo 3 ir 4 punktuose išvardytas papildomas ir pagalbinės paslaugas teikia tik vienas tiekėjas, už tas paslaugas imamas mokestis susiejamas su jų suteikimo išlaidomis, apskaičiuotomis remiantis faktiniu naudojimosi tomis paslaugomis lygiu.

▼B

9. Mokesčiai gali būti imami už infrastruktūros priežiūrai panaudotus pajėgumus. Tokie mokesčiai negali būti didesni negu infrastruktūros valdytojo dėl techninės priežiūros negautos grynosios pajamos.

*8 straipsnis***Mokesčių ėmimo principams taikomos išimtys**

1. Siekdama visiškai kompensuoti infrastruktūros valdytojo patirtas išlaidas, valstybė narė, remdamasi veiksmingais, skaidriais ir nediskriminuojančiais principais, garantuodama optimalų konkurencingumą, ypač tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais, gali, jei rinka pajėgi tai pakelti, taikyti antkainius. Mokesčių ėmimo sistemoje turi būti atsižvelgta į geležinkelio įmonių pasiektą produktyvumo padidėjimą.

Tačiau neleistina, kad dėl mokesčių dydžio infrastruktūra negalėtų naudotis tie rinkos segmentai, kurie gali apmokėti bent jau tiesiogines suteiktos vežimo geležinkeliais paslaugos išlaidas ir dar tokį gražos koeficientą, kokį gali pakelti rinka.

2. Dėl konkrečių ateities investicinių projektų arba tų projektų, kurie buvo įgyvendinti ne anksčiau kaip prieš 15 metų iki įsigaliojant šiai direktyvai, remdamasis tokių projektų ilgalaikėmis išlaidomis, jei jie padidins našumą ir (arba) ekonominį efektyvumą ir kurių kitaip nebūtų galima arba nebūtų buvę galima įgyvendinti, infrastruktūros valdytojas gali pradėti taikyti arba toliau taikyti didesnius mokesčius. Taikant tokią mokesčių ėmimo tvarką taip pat gali būti numatyti susitarimai dėl su naujomis investicijomis susijusios rizikos pasidalinimo.

3. Siekiant užkirsti kelią diskriminacijai užtikrinama, kad bet kurio infrastruktūros valdytojo už lygiavertį naudojimąsi jo valdoma infrastruktūra taikomi vidutiniai ir ribiniai mokesčiai būtų panašaus dydžio ir kad už atitinkamas paslaugas, teikiamas tame pačiame rinkos segmente, būtų taikomi tokie patys mokesčiai. Infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose nurodo, kad mokesčių ėmimo sistema atitinka šiuos reikalavimus, jei tai gali būti padaryta neatskleidžiant konfidencialios verslo informacijos.

4. Jeigu infrastruktūros valdytojas ketina keisti esminius šio straipsnio 1 dalyje nurodytos mokesčių ėmimo sistemos elementus, jis ne vėliau kaip prieš tris mėnesius apie tuos pakeitimus paskelbia viešai.

*9 straipsnis***Nuolaidos**

1. Nepažeidžiant Sutarties 81, 82, 86 ir 87 straipsnių ir nepaisant šios direktyvos 7 straipsnio 3 dalies, visos mokesčių, kuriuos infrastruktūros valdytojas taiko geležinkelio įmonei už kiekvieną paslaugą, nuolaidos turi atitikti šiame straipsnyje nustatytus kriterijus.

2. Nuolaidos, išskyrus šio straipsnio 3 dalį, apsiriboja faktine infrastruktūros valdytojo administracinių išlaidų ekonomija. Nustatant nuolaidos dydį, į išlaidų ekonomiją, kuri jau įtraukta į taikomą mokesčių, galima neatsižvelgti.

3. Infrastruktūros valdytojais tam tikriems vežimo srautams gali taikyti sistemas, kuriomis galėtų naudotis visi infrastruktūros naudotojai, suteikdami terminuotas nuolaidas, kuriomis siekiama paskatinti naujų geležinkelių paslaugų atsiradimą arba nuolaidas, skatinančias naudoti ženkliai per mažai naudojamą linijas.

4. Nuolaidos gali būti siejamos tik su tam tikram infrastruktūros ruožui taikomais mokesčiais.

5. Panašioms paslaugoms taikomos panašios nuolaidų sistemos.

▼B*10 straipsnis***Kompensacijų už neapmokėtas aplinkos apsaugos, avarijų ir infrastruktūros išlaidas sistemos**

1. Valstybės narės gali taikyti terminuotą naudojimosi geležinkelių infrastruktūra kompensacijos už aiškiai neapmokėtas konkuruojančių transporto rūšių aplinkos apsaugos, avarijų ir infrastruktūros išlaidas sistemą, jei šios išlaidos viršija atitinkamas geležinkelių išlaidas.
2. Jei kompensaciją gaunantis operatorius naudojasi išskirtine teise, kartu su kompensacija naudotojams turi būti suteikiamos panašios lengvatos.
3. Taikoma metodologija ir atliekami skaičiavimai turi būti vieši. Svarbiausia turi būti suteikta galimybė parodyti konkrečias vengiamas apmokėti nepareikalautas konkuruojančios transporto infrastruktūros išlaidas ir užtikrinti, kad įmonėms ta sistema taikoma nediskriminuojančiomis sąlygomis.
4. Valstybės narės užtikrina, kad tokia sistema atitiktų Sutarties 73, 87 ir 88 straipsnius.

*11 straipsnis***Veiklos rezultatų gerinimo sistema**

1. Taikant veiklos rezultatų gerinimo sistemą, infrastruktūros mokesčių ėmimo sistemos turi skatinti geležinkelio įmones ir infrastruktūros valdytoją mažinti sutrikimų skaičių ir gerinti geležinkelių tinklo veiklą. Šiuo tikslu gali būti numatytos baudos už tinklo darbą trikdančius veiksmus, kompensacijos dėl tokių trikdymų nukentėjusioms įmonėms ir premijos už geresnius negu buvo planuota veiklos rezultatus.
2. Pagrindiniai veiklos rezultatų gerinimo sistemos principai taikomi visame tinkle.

*12 straipsnis***Mokesčiai už pajėgumų rezervavimą**

Infrastruktūros valdytojai gali imti atitinkamą mokestį už paprašytus skirti, tačiau nepanaudotus pajėgumus. Toks mokestis turi skatinti veiksmingai panaudoti pajėgumus.

Infrastruktūros valdytojas visada turi galėti kiekvieną suinteresuotą asmenį informuoti apie geležinkelio įmonėms naudotojoms paskirtus infrastruktūros pajėgumus.

III SKYRIUS

INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMŲ PASKIRSTYMAS*13 straipsnis***Su pajėgumais susijusios teisės**

1. Infrastruktūros pajėgumus paskirsto infrastruktūros valdytojas ir tuos pajėgumus paskyrus pareiškėjui, jų gavėjas negali jų perduoti kitai įmonei ar kitai vežimo geležinkeliais paslaugai teikti.

Bet kokia prekyba infrastruktūros pajėgumais yra draudžiama, o dėl tokios prekybos ateityje pajėgumai nebeskiriami.

Jei vykdydama pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė, veiklą pajėgumus naudoja geležinkelio įmonė, tai nėra pajėgumų perdavimas.

▼B

2. Teisė naudotis konkrečiais infrastruktūros pajėgumais kaip traukinio linija pareiškėjams gali būti suteikta ne ilgesniam kaip vieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui.

Infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjas gali sudaryti, kaip numatyta 17 straipsnyje, pamatinį susitarimą, pagal kurį tam tikros geležinkelių infrastruktūros pajėgumai būtų naudojami ilgesnį laikotarpį negu tas, kuriam sudaromas vienas tarnybinis traukinių tvarkaraštis.

3. Infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų atitinkamos teisės ir įsipareigojimai dėl pajėgumų paskyrimo nustatomi sutartyse arba teisės aktuose.

▼M3

4. Kai pareiškėjas ketina prašyti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, jis apie tai praneša atitinkamiems infrastruktūros valdytojams ir reguliavimo institucijoms. Kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse, ir potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, reguliavimo institucijos užtikrina, kad apie tai būtų informuojama kompetentinga valdžios institucija, kuri priskyrė geležinkelių keleivių vežimo paslaugą, apibrėžtą viešųjų paslaugų sutartyje, kitos atitinkamos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnio 3b dalį ir geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį šios tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršrute.

▼B*14 straipsnis***Pajėgumų paskirstymas**

1. Valstybės narės gali taikyti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo struktūrą, kartu laikydamosi Direktyvos 91/440/EEB 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo principo. Nustatomos konkrečios pajėgumų paskirstymo taisyklės. Pajėgumus paskirsto infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi tinkamai ir nediskriminuojant bei laikantis Bendrijos teisės.

2. Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, šio straipsnio 1 dalyje nurodytas ir šiame skyriuje aprašytas funkcijas vykdo savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausoma pajėgumų paskirstymo įstaiga.

3. Infrastruktūros valdytojai ir pajėgumų paskirstymo įstaigos saugo jiems suteiktos informacijos komercinį konfidencialumą.

*15 straipsnis***Bendradarbiavimas, kai infrastruktūros pajėgumai skirstomi daugiau negu viename tinkle**

1. Infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja, kad sudarytų sąlygas veiksmingai kurti ir paskirstyti daugiau negu vieno tinklo infrastruktūros pajėgumus. Jie nustato tarptautines traukinio linijas, ypač Transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle. Infrastruktūros valdytojai nustato šiam tikslui pasiekti būtinas procedūras. Šioms procedūroms atlikti yra privalomos šioje direktyvoje nustatytos taisyklės.

Procedūra, nustatyta tam, kad tarptautiniu lygiu būtų koordinuojamas infrastruktūros pajėgumų paskirstymas, turi suvienyti visų geležinkelių infrastruktūrų infrastruktūros valdytojų atstovus, kurių priimami sprendimai dėl pajėgumų paskirstymo turi įtakos daugiau negu dar vienam infrastruktūros valdytojui. Prie šių procedūrų gali prisijungti Bendrijai

▼B

nepriklausančių infrastruktūros valdytojų atitinkami atstovai. Apie tai informuojama ir kaip stebėtoja pakviečiama dalyvauti Komisija.

2. Posėdžiuose arba atliekant kitus veiksmus, kuriais siekiama sudaryti sąlygas paskirstyti infrastruktūros pajėgumus vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti kertant kelis infrastruktūros tinklus, sprendimus priima tik infrastruktūros valdytojų atstovai.

3. Šio straipsnio 1 dalyje minėto bendradarbiavimo dalyviai užtikrina, kad dalyvavimas bendradarbiaujant, veiklos metodai ir visi kiti svarbūs kriterijai, kuriais remiantis įvertinami ir paskirstomi infrastruktūros pajėgumai, būtų vieši.

4. Kaip nurodyta šio straipsnio 1 dalyje, infrastruktūros valdytojai bendradarbiaudami įvertina traukinio linijų poreikį, o prireikus gali siūlyti ir nustatyti tarptautines traukinio linijas, kad palengvintų vežimą prekiniais traukiniais, kuriam taikomas 23 straipsnyje nurodytas *ad hoc* prašymas.

Tokias iš anksto nustatytas tarptautines traukinio linijas pareiškėjams suteikia bet kuris dalyvaujantis infrastruktūros valdytojas.

*16 straipsnis***Pareiškėjai**

1. Infrastruktūros pajėgumų paraiškas gali pateikti geležinkelio įmonės ir jų tarptautinės grupės, o tų valstybių narių, kuriose tai leidžiama, teritorijose — kiti 2 straipsnio b punkte nurodytą apibrėžimą atitinkantys pareiškėjai. Valstybės narės taip pat gali leisti kitiems pareiškėjams kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų suteikimo savo teritorijose.

2. Siekdamas užtikrinti, kad jo teisėti lūkesčiai dėl būsimų pajamų ir infrastruktūros panaudojimo būtų apsaugoti, infrastruktūros valdytojas gali pareiškėjams nustatyti tam tikrus reikalavimus. Tokie reikalavimai turi būti tinkami, skaidrūs ir nediskriminuojantys. Reikalavimai skelbiami tinklo nuostatuose kaip pajėgumų paskirstymo principų dalis, ir apie juos informuojama Komisija.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytus reikalavimus gali apimti tik finansinės garantijos, kuri negali viršyti tam tikro numatomam pareiškėjo veiklos mastui proporcingo dydžio, suteikimas ir gebėjimo parengti tinkamas paraiškas infrastruktūros pajėgumams gauti užtikrinimas.

*17 straipsnis***Pamatiniai susitarimai**

1. Nepažeidžiant Sutarties 81, 82 ir 83 straipsnių, su pareiškėju gali būti sudarytas pamatinis susitarimas. Minėtame pamatiniame susitarime nurodomos pareiškėjo prašomų skirti ir ilgesniam negu vieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpiui jam suteikiamų infrastruktūros pajėgumų charakteristikos. Pamatiniame susitarime traukinio linija konkrečiai neapibūdinama, tačiau juo turėtų būti siekiama patenkinti pagrįstus pareiškėjo komercinius poreikius. Valstybė narė gali pareikalauti, kad tokį pamatinį susitarimą iš anksto patvirtintų šios direktyvos 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija.

2. Pamatiniai susitarimai negali kliudyti naudoti atitinkamą infrastruktūrą kitiems pareiškėjams ar teikiant kitas paslaugas.

3. Pamatiniame susitarime numatoma galimybė keisti arba apriboti jame nustatytas sąlygas, kad būtų sudarytos sąlygos geriau panaudoti geležinkelių infrastruktūrą.

4. Pamatiniame susitarime gali būti numatytos baudos, taikomos atsiradus būtinybei keisti arba nutraukti susitarimą.

▼M3

5. Pagrindų susitarimai iš esmės turėtų būti sudaromi penkeriems metams su galimybe atnaujinti tokios pačios trukmės laikotarpiams. Infrastruktūros valdytojas konkrečiais atvejais gali sutikti sudaryti susitarimą trumpesniam arba ilgesniam laikotarpiui. Kiekvienas ilgesnis negu 5 metų laikotarpis turi būti pagrindžiamas atsižvelgiant į komercines sutartis, specializuotas investicijas arba riziką.

5a. Pagrindų susitarimai dėl paslaugų, teikiamų naudojantis specializuota infrastruktūra, nurodyta 24 straipsnyje, kurioms reikalingos tinkamai pareiškėjo pagrįstos, didelės ir ilgalaikės investicijos, gali būti sudaryti 15 metų. Sudaryti susitarimus ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui leidžiama tik išimtiniais atvejais, ypač jeigu tai susiję su didelėmis ilgalaikėmis investicijomis ir ypač jeigu tokios investicijos numatytos sutartiniais išsipareigojimais, įskaitant daugiametį amortizacijos planą.

Šiuo atveju pareiškėjo reikalavimuose gali būti prašoma išsamiai apibrėžti pajėgumų, kurie pareiškėjui suteikiami pagrindų susitarimo galiojimo laikotarpiu, ypatumus, įskaitant traukinių reisų dažnį, apimtį ir kokybę. Infrastruktūros valdytojas gali sumažinti rezervuotus pajėgumus, kurie ne trumpesniu kaip vieno mėnesio laikotarpiu buvo naudojami mažiau nei pagal 27 straipsnyje numatytą ribinę kvotą.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. pirminis pagrindų susitarimas gali būti sudaromas 5 metų laikotarpiui ir atnaujinamas vieną kartą remiantis pajėgumų, kuriais paslaugas teikiantis pareiškėjas naudojosi iki 2010 m. sausio 1 d., ypatumais, kad būtų atsižvelgta į specializuotas investicijas arba komercines sutartis. 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija yra atsakinga už leidimo tokiam susitarimui išsigaliojimą.

▼B

6. Kiekvienai suinteresuotai šaliai leidžiama susipažinti su kiekvieno pamatinio susitarimo turiniu, kartu išsaugant komercinį konfidencialumą.

*18 straipsnis***Pajėgumų paskirstymo grafikas**

1. Infrastruktūros valdytojas laikosi III priede pateikto pajėgumų paskirstymo grafiko.
2. Prieš pradėdami konsultacijas dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto, infrastruktūros valdytojai su kitais atitinkamais infrastruktūros valdytojais susitaria, kurios tarptautinės traukinio linijos turi būti įtrauktos į tarnybinį traukinių tvarkaraštį. Korekcijos gali būti daromos tik tada, kai iš tikrųjų to reikia.

*19 straipsnis***Paraiška**

1. Kaip numatyta II skyriuje, pagal viešąją arba privatinę teisę pareiškėjai gali kreiptis į infrastruktūros valdytoją prašydami, kad su jais būtų sudaryta sutartis, suteikianti teisę už mokesčių naudotis geležinkelių infrastruktūra.
2. Pateikiant prašymus, susijusius su tarnybinio nuolatinių traukinių tvarkaraščiu, laikomasi III priede nustatytų galutinių terminų.
3. Pareiškėjas, kuris yra pamatinio susitarimo dalyvis, paraišką pateikia pagal tą susitarimą.
4. Vienam infrastruktūros valdytojui pateikdami paraišką pareiškėjai gali prašyti skirti daugiau negu vieną tinklą kertančių infrastruktūros pajėgumų. Tuomet minėtam infrastruktūros valdytojui leidžiama veikti pareiškėjo vardu ir kitų atitinkamų infrastruktūros valdytojų prašyti pajėgumų.

▼B

5. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad dėl daugiau negu viename tinkle esančių infrastruktūros pajėgumų pareiškėjai gali kauptis tiesiogiai į bet kurį jungtinį organą, kurį gali įsteigti infrastruktūros valdytojai.

*20 straipsnis***Traukinių tvarkaraščio sudarymas**

1. Infrastruktūros valdytojas patenkina, jei įmanoma, visus prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų, įskaitant prašymus skirti daugiau negu vieną tinklą kertančias traukinio linijas, ir turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai.
2. Sudarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 22 ir 24 straipsnių nuostatas.
3. Infrastruktūros valdytojas su suinteresuotomis šalimis konsultuojasi dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto ir nustato mažiausiai vieno mėnesio laikotarpį, per kurį jos gali pareikšti savo nuomonę. Suinteresuotos šalys — tai visos prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų pateikusios šalys, taip pat kitos šalys, kurios nori turėti galimybę pareikšti savo nuomonę, kaip per tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį minėtas tvarkaraštis gali paveikti jų pajėgumą įsigyti geležinkelių paslaugų.
4. Infrastruktūros valdytojas imasi reikiamų priemonių, kad išspręstų visus klausimus, dėl kurių buvo pareikštas susirūpinimas.

*21 straipsnis***Prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų derinimas**

1. Kai pagal 20 straipsnį sudarant traukinių tvarkaraščius infrastruktūros valdytojas susiduria su įvairių prašymų nesuderinamumu, jis turi stengtis, derindamas tuos prašymus, užtikrinti, kad geriausiai būtų suderinti poreikiai.
2. Jei reikia derinti įvairius prašymus, infrastruktūros valdytojas turi teisę, nepažeisdamas nustatytų ribų, siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta.
3. Konsultuodamasis su atitinkamais pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas stengiasi išspręsti visus konfliktus.
4. Derinimą reglamentuojantys principai nurodomi tinklo nuostatuose. Jie visų pirma turi atspindėti sunkumus tvarkant tarptautines traukinio linijas ir atitinkamų pakeitimų poveikį kitų infrastruktūrų valdytojams.
5. Jeigu prašymai skirti infrastruktūros pajėgumų negali būti patenkinti jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus patenkinti juos derindamas.
6. Jei kyla su infrastruktūros pajėgumų paskirstymu susiję ginčai, siekiant tokius ginčus skubiai išspręsti, nepažeidžiant galiojančių apeliacinių procedūrų ir 30 straipsnio nuostatų, parengiama ginčų sprendimo tvarka. Jei taikoma tokia tvarka, sprendimas priimamas per 10 darbo dienų.

*22 straipsnis***Perpildyta infrastruktūra**

1. Jeigu, suderinęs prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultavęs su pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas tinkamai patenkinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų negali, jis turi nedelsdamas paskelbti,

▼B

kad ta infrastruktūros dalis, kurioje susidarė tokia padėtis, yra perpildyta. Perpildyta infrastruktūra galima paskelbti ir infrastruktūra, kuri, kaip galima numatyti, bus perpildyta artimiausioje ateityje.

2. Paskelbus, kad tam tikra infrastruktūra yra perpildyta, jeigu dar nėra įgyvendinamas 26 straipsnyje aprašytas pajėgumų didinimo planas, infrastruktūros valdytojas atlieka 25 straipsnyje aprašytą pajėgumų analizę.

3. Jeigu nebuvo taikomi mokesčiai pagal 7 straipsnio 4 dalį arba taikant tuos mokesčius nebuvo pasiektas teigiamas rezultatas ir paskelbta, kad infrastruktūra yra perpildyta, infrastruktūros valdytojas infrastruktūros pajėgumams paskirstyti dar gali taikyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus.

4. Nustatant pirmumo teisės suteikimo kriterijus atsižvelgiama į paslaugos svarbą visuomenei bet kurios kitos paslaugos, kurios bus dėl tos priežasties atsisakyta, atžvilgiu.

Siekdamos pagal šias nuostatas garantuoti tinkamų transporto paslaugų plėtrą, o ypač įvykdyti viešųjų paslaugų reikalavimus arba skatinti krovinių vežimo geležinkeliais plėtrą, valstybės narės gali nediskriminuojančiomis sąlygomis imtis visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog skirstant infrastruktūros pajėgumus tokioms paslaugoms būtų suteikta pirmumo teisė.

Valstybė narė tam tikrais atvejais gali skirti infrastruktūros valdytojui kompensaciją, lygią pajamoms, prarastoms dėl poreikio atitinkamus pajėgumus paskirti tam tikroms paslaugoms, nurodytoms pirmesnėje pastraipoje.

Taikant šią nuostatą atsižvelgiama į sprendimo neteikti tam tikrų paslaugų poveikį kitose valstybėse narėse.

5. Nustatant pirmumo teisės skyrimo kriterijus, deramai atsižvelgiama į krovinių vežimo paslaugų, ypač tarptautinio krovinių vežimo paslaugų, svarbą.

6. Perpildytos infrastruktūros atveju taikomos procedūros ir naudojami kriterijai nurodomi tinklo nuostatuose.

*23 straipsnis***Ad hoc prašymai**

1. Infrastruktūros valdytojas į *ad hoc* prašymus skirti individualias traukinio linijas atsiliepią kiek galėdamas greičiau, tačiau bet koku atveju ne vėliau kaip per penkias darbo dienas. Galimybė susipažinti su informacija apie esamus neužimtus pajėgumus sudaroma visiems pasinaudoti šiais pajėgumais norintiems pareiškėjams.

2. Infrastruktūros valdytojai prireikus įvertina poreikį turėti rezervinių pajėgumų, kuriuos jie turi numatyti galutiniame sudarytame tarnybiname traukinių tvarkaraštyje, kad galėtų greitai reaguoti į galimus *ad hoc* prašymus skirti pajėgumų. Ši nuostata taip pat taikoma perpildytos infrastruktūros atveju.

*24 straipsnis***Specializuotoji infrastruktūra**

1. Manoma, kad nepažeidžiant šio straipsnio 2 dalies infrastruktūros pajėgumais galima naudotis teikiant visų rūšių paslaugas, atitinkančias charakteristikas, būtinas norint vežti tam tikra traukinio linija.

2. Jeigu yra tinkami alternatyvūs maršrutai, infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, gali skirti tam tikrą infrastruktūrą nustatytų rūšių vežimui. Nepažeisdamas Sutarties 81, 82 ir 86 straipsnių, paskyręs infrastruktūrą tam tikrų rūšių nustatytam

▼B

vežimui, infrastruktūros valdytojas, skirstydamas infrastruktūros pajėgumus, pirmumo teisę gali suteikti tų rūšių vežimui.

Toks paskyrimas neužkerta kelio tą infrastruktūrą naudoti vykdant kitų rūšių vežimą, jeigu yra laisvų pajėgumų ir jeigu riedmenys atitinka naudoti atitinkamoje linijoje būtinas technines charakteristikas.

3. Pagal šio straipsnio 2 dalį paskyrus infrastruktūrą tam tikrų nustatytų rūšių vežimui, tai nurodoma tinklo nuostatuose.

*25 straipsnis***Pajėgumų analizė**

1. Pajėgumų analizės tikslas yra nustatyti infrastruktūros pajėgumų suvaržymus, dėl kurių negalima tinkamai patenkinti prašymų skirti pajėgumų ir pasiūlyti metodus, kuriuos pasitelkus būtų galima patenkinti papildomus prašymus. Atliekant analizę nustatomos infrastruktūros perpildymo priežastys ir kokių priemonių galėtų būti imtasi per trumpą laiką ir vidutinį laikotarpį tam perpildymui sumažinti.

2. Atliekant analizę įvertinama infrastruktūra, eksploatacinės procedūros, įvairių teikiamų paslaugų pobūdis ir visų šių faktorių įtaka infrastruktūros pajėgumams. Priemonės, kurias reikia įvertinti, tai — transporto paslaugų nukreipimas kitais maršrutais, kito laiko paskyrimas, traukinių judėjimo greičio keitimas ir infrastruktūros tobulinimas.

3. Pajėgumų analizė parengiama per šešis mėnesius nuo tada, kai nustatoma, kad infrastruktūra yra perpildyta.

*26 straipsnis***Pajėgumų didinimo planas**

1. Per šešis mėnesius nuo pajėgumų analizės atlikimo infrastruktūros valdytojas parengia pajėgumų didinimo planą.

2. Pajėgumų didinimo planas parengiamas pasikonsultavus su atitinkamos perpildytos infrastruktūros naudotojais.

Jame nustatoma:

- a) infrastruktūros perpildymo priežastys;
- b) tikėtinos vežimo plėtros kryptys;
- c) infrastruktūros plėtros suvaržymai;
- d) galimybės padidinti pajėgumus ir su tuo susijusios išlaidos, įskaitant galimą prieigos prie infrastruktūros mokesčių pasikeitimą.

Be to, remiantis ekonominės naudos analize, tame plane nustatoma, kokių veiksmų būtina imtis norint padidinti infrastruktūros pajėgumus, įskaitant kalendorinį šių priemonių įgyvendinimo planą.

Valstybė narė minėtą planą gali turėti iš anksto patvirtinti.

3. Infrastruktūros valdytojas nebetaiko mokesčių, imamų už naudojamą atitinkama infrastruktūrą pagal 7 straipsnio 4 dalį, jeigu jis:

- a) neparengia pajėgumų didinimo plano arba
- b) nepasiekia pažangos įgyvendindamas pajėgumų didinimo plane nustatyto veiksmų plano.

Tačiau, gavęs 30 straipsnyje nurodytos reguliavimo institucijos pritarimą, infrastruktūros valdytojas gali toliau tuos mokesčius taikyti, jeigu:

- a) pajėgumų didinimo planas negali būti įgyvendintas dėl priežasčių, kurių infrastruktūros valdytojas negali kontroliuoti; arba
- b) esamos pasirinkimo galimybės yra ekonomiškai arba finansiškai neperspektyvios.

▼B

27 straipsnis

Traukinio linijų panaudojimas

1. Ypač esant perpildytai infrastruktūrai infrastruktūros valdytojas turi reikalauti, kad būtų atsisakyta nuo tokios traukinio linijos, kuri bent jau per mėnesį buvo naudojama mažiau negu tinklo nuostatuose nustatyta ribinė norma, nebent ta linija buvo nenaudojama ne dėl ekonominių priežasčių, kurių operatorius negalėjo kontroliuoti.
2. Infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose gali nurodyti reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumų paskirstymo tikslais nustatinėdamas pirmumo teises jis atsižvelgs į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį.

28 straipsnis

Planinei techninei priežiūrai reikalingi infrastruktūros pajėgumai

1. Prašymai skirti infrastruktūros pajėgumų techninei priežiūrai atlikti pateikiami sudarant traukinių tvarkaraščius.
2. Infrastruktūros valdytojas deramai atsižvelgia į poveikį, kurį pareiškėjams turės infrastruktūros pajėgumų rezervavimas planinei kelių techninei priežiūrai.

29 straipsnis

Specialios priemonės, kurių reikia imtis esant sutrikimui

1. Jeigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas privalo imtis visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį. Šiuo tikslu jis parengia nenumatytų atvejų planą, išvardydamas jame visas valstybines įstaigas, kurios turi būti informuotos įvykus pavojingam eismo įvykiui ar sutrikus traukinių eismui.
2. Susidarius avarinei situacijai ir tada, kai tai besąlygiškai būtina dėl gedimo, dėl kurio laikinai nebegalima naudotis infrastruktūra, paskirtos traukinių linijos gali būti be perspėjimo panaikintos tokiam laikotarpiui, koks yra reikalingas sistemai sutaisyti.

Infrastruktūros valdytojas gali, jei mano, kad tai yra būtina, pareikalauti, kad geležinkelio įmonės suteiktų jam išteklius, kurių, jo manymu, labiausiai reikia norint kuo greičiau atkurti įprastą padėtį.

3. Valstybės narės gali pareikalauti, kad geležinkelio įmonės stebėtų ir kontroliuotų kaip jos pačios atitinka saugos normas ir taisykles.

IV SKYRIUS

BENDROSIOS PRIEMONĖS

30 straipsnis

Reguliavimo institucija

1. Nepažeisdamos 21 straipsnio 6 dalies, valstybės narės įsteigia reguliavimo instituciją. Ši institucija, kuria gali būti už transporto reikalus atsakinga ministerija arba bet kokia kita institucija, savo organizacija, sprendimų dėl finansavimo priėmimu, teisine struktūra ir sprendimų priėmimu turi būti nepriklausoma nuo jokio infrastruktūros valdytojo, mokesčius imančios įstaigos, pajėgumus paskirstančios įstaigos ar pareiškėjo. ► **M3** Be to, jos veikla nepriklauso nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme. ◀ Ši įstaiga veikia pagal šiame straipsnyje nurodytus principus, o tai reiškia, kad jos apeliacinės ir reguliavimo funkcijos gali būti paskirtos atskiroms įstaigoms.

▼ B

2. Pareiškėjas turi teisę skųstis reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo; svarbiausia pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba tam tikrais atvejais geležinkelio įmonės priimtus sprendimus dėl:

- a) tinklo nuostatų;
- b) tinklo nuostatuose nurodytų kriterijų;
- c) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;
- d) mokesčių ėmimo sistemos;
- e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;

▼ M2

f) priegios priemonių pagal 1991 m. liepos 29 d. pagal Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽¹⁾ su pakeitimais, padarytais 2004 m. balandžio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽²⁾ 10 straipsnį.

▼ B

3. Reguliavimo įstaiga užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų II skyrių ir būtų nediskriminuojantys. Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo įstaiga. Reguliavimo įstaiga įsikiša, jeigu tos derybos gali neatitikti šios direktyvos reikalavimų.

4. Reguliavimo institucija yra įgaliota pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojas, pareiškėjai ar atitinkamoje valstybėje narėje veikianti trečioji šalis be pagrindo nedelsdama suteiktų jai aktualią informaciją.

5. Dėl kiekvieno skundo reguliavimo institucija privalo priimti sprendimą ir per ne ilgesnį kaip dviejų mėnesių laikotarpį nuo tada, kai gavo visą informaciją imtis veiksmų situacijai ištaisyti.

Nepaisant šio straipsnio 6 dalies, reguliavimo įstaigos sprendimas yra privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas.

Jeigu pateikiamas skundas dėl atsisakymo skirti infrastruktūros pajėgumų arba dėl sąlygų, kuriomis buvo pasiūlyta skirti pajėgumus, reguliavimo institucija arba patvirtina, kad infrastruktūros valdytojo sprendimas turi likti nepakeistas, arba pareikalauja, kad tas sprendimas būtų pakeistas pagal jos pateiktus nurodymus.

6. Valstybės narės imasi priemonių, reikalingų siekiant užtikrinti, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai galėtų būti peržiūrėti teismine tvarka.

*31 straipsnis***Reguliavimo institucijų bendradarbiavimas**

Siekdamos visoje Bendrijoje suderinti sprendimų priėmimo principus, nacionalinės reguliavimo institucijos keičiasi informacija apie savo darbą bei sprendimų priėmimo principus ir praktiką. Reguliavimo institucijų bendradarbiavimą remia Komisija.

▼ M2

⁽¹⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25.

⁽²⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 164.



33 straipsnis

Nukrypimai

1. Penkerius metus nuo 2003 m. kovo 15 d. šios valstybės narės:

- Airija kaip saloje esanti valstybė narė, kurią geležinkelis jungia tik su viena valstybe nare,
- Jungtinė Karalystė Šiaurės Airijos atžvilgiu dėl tos pačios priežasties ir
- Graikija, kaip valstybė narė, kurios geležinkelis tiesiogiai nejungia nė su viena valstybe nare,

neturi laikytis reikalavimų, išdėstytų:

- a) 3 straipsnyje, 4 straipsnio 2 dalyje, 13, 14, 17 straipsniuose, 21 straipsnio 4 ir 6 dalyse, 22 straipsnyje, 24 straipsnio 3 dalyje, 25-28 straipsniuose ir 30 straipsnyje, jeigu geležinkelio įmonei raštu pareikalavus sprendimus dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių ėmimo galima apskųsti nepriklausomai institucijai, kuri priima sprendimą per du mėnesius nuo tada, kai buvo pateikta visa reikalinga informacija, o šios institucijos sprendimą galima peržiūrėti teismine tvarka; ir
- b) 32 straipsnyje, jeigu tai susiję su geležinkelių transporto paslaugomis, kurioms netaikomas Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnis.

2. Tačiau, kai:

- a) daugiau negu viena pagal Direktyvos 95/18/EB 4 straipsnį licencijuota geležinkelio įmonė arba Airijos ir Šiaurės Airijos atveju kitur licencijuota geležinkelio bendrovė pateikia oficialų prašymą teikti konkuruojančias geležinkelių paslaugas Airijoje, Šiaurės Airijoje ir Graikijoje arba į (iš) šių šalių, sprendimas dėl šių leidžiančių nukrypti nuostatų tolesnio taikymo priimamas laikantis 35 straipsnio 2 dalyje nurodytos konsultavimo tvarkos; arba
- b) Airijoje, Šiaurės Airijoje ar Graikijoje geležinkelių paslaugas teikianti geležinkelio įmonė pateikia oficialų prašymą teikti geležinkelių transporto paslaugas kitos valstybės narės teritorijoje arba į (iš) tos valstybės narės (Airijos arba Jungtinės Karalystės, jei tai susiję su Šiaurės Airija, atveju arba tiek Airijos, tiek Jungtinės Karalystės atveju — ne jų teritorijose esančioje valstybėje narėje), šio straipsnio 1 dalyje nurodytos leidžiančios nukrypti nuostatos netaikomos.

Per vienerius metus nuo šios straipsnio dalies a punkte paminėto sprendimo, priimto pagal 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą konsultavimo tvarką, arba nuo pranešimo apie oficialų prašymą, nurodytą šios straipsnio dalies b punkte, gavimo atitinkama valstybė narė ar valstybės narės (Airija, Jungtinė Karalystė Šiaurės Airijos atžvilgiu arba Graikija) priima teisės aktus, kad būtų įgyvendintos šio straipsnio 1 dalyje nurodytų straipsnių nuostatos.

3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytas leidimas nukrypti gali būti atnaujintas ne ilgiau kaip penkeriems metams. Ne vėliau kaip prieš 12 mėnesių iki tokio leidimo nukrypti galiojimo laiko pabaigos tokiu leidimu nukrypti besinaudojanti valstybė narė gali pateikti Komisijai prašymą tokį leidimą nukrypti pratęsti. Kiekvienas toks prašymas turi būti pagrindžiamas. Komisija išnagrinėja tokį prašymą ir, laikydamasi 35 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos, priima sprendimą. Tokia konsultavimo tvarka taikoma priimant kiekvieną su prašymu susijusį sprendimą.

Priimdama sprendimą Komisija atsižvelgia į kiekvieną geopolitinės padėties pokytį ir tendencijas leidimą nukrypti pratęsti paprašiusios valstybės geležinkelių transporto rinkos viduje, iš jos ir į ją.

4. Liuksemburgas, kaip nedidelį geležinkelių tinklą turinti valstybė narė, iki 2004 m. rugpjūčio 31 d. neprivalo taikyti reikalavimo pavesti nepriklausomai institucijai vykdyti funkcijas, garantuojančias tinkamą ir

▼B

nediskriminuojančią prieigą prie infrastruktūros, kaip numatyta 4 ir 14 straipsniuose, jei tų straipsnių nuostatos įpareigoja valstybes narės įsteigti tuose straipsniuose nurodytas užduotis vykdančias nepriklausomas institucijas.

V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS*34 straipsnis***Įgyvendinimo priemonės**

1. Valstybės narės gali atkreipti Komisijos dėmesį į bet kokį su šios direktyvos įgyvendinimu susijusį klausimą. Atitinkami sprendimai priimami pagal 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą konsultavimosi tvarką.

▼M2

2. Valstybės narės prašymu arba jos pačios iniciatyva, Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatų dėl mokesčių ėmimo ir pajėgumų skirstymo taikymą ir vykdymą ir, laikydamasi 35 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.

▼B

Nepažeisdama Sutarties 226 straipsnio, kiekviena valstybė narė per vieną mėnesį gali perduoti Komisijos sprendimą Tarybai. Taryba kvalifikuota balsų dauguma, esant išimtinėms aplinkybėms, per vieną mėnesį gali priimti kitokį sprendimą.

▼M3

3. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir susijusias su priedų pritaikymu, priimamos pagal 11a straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B*35 straipsnis***Komiteto procedūros**

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Jei daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai atsižvelgiant į to sprendimo 8 straipsnį.

▼M3

3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, tinkamai atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

▼B

4. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

*36 straipsnis***Ataskaita**

Komisija iki 2005 m. kovo 15 d. įteikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą ir kartu pateikia, jei reikia, pasiūlymus dėl tolesnių Bendrijos veiksmų.

▼B*37 straipsnis***Panaikinimas**

Šia direktyva panaikinamas Reglamentas (EEB) Nr. 2830/77, Reglamentas (EEB) Nr. 2183/78, Sprendimas 82/529/EEB, Sprendimas 83/418/EEB ir Direktyva 95/19/EB.

*38 straipsnis***Igyvendinimas**

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2003 m. kovo 15 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

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

▼M3

Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kiprui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

▼B*39 straipsnis***Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

*40 straipsnis***Kam direktyva skirta**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

*I PRIEDAS***Tinklo nuostatų turinys**

3 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

1. Skyrius, kuriame aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis ir prieigos prie jos sąlygos.
2. Skyrius, kuriame aprašomi mokesčių ėmimo principai ir tarifai. Šiame skyriuje pateikiami atitinkami duomenys apie mokesčių ėmimo sistemą ir pakankamai daug informacijos apie mokesčius, taikomus II priede išvardytoms tik vieno tiekėjo teikiamoms paslaugoms. Čia išsamiai aprašoma metodologija, taisyklės ir tam tikrais atvejais skaičiavimo sistema, taikoma pagal 7 straipsnio 4 ir 5 dalis bei 8 ir 9 straipsnius. Pateikiama informacija apie jau nustatytus arba numatomus nustatyti mokesčių pakeitimus.
3. Skyrius, kuriame aprašomi infrastruktūros pajėgumų paskirstymo principai ir kriterijai. Čia nurodomos infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, bendrosios pajėgumų ypatybės ir bet kokie su jos naudojimu susiję apribojimai, įskaitant galimą pajėgumų poreikį techninei priežiūrai. Šiame skyriuje taip pat nurodomos su pajėgumų paskirstymu susijusios procedūros ir galutiniai terminai. Nurodomi konkretūs skirstant pajėgumus taikomi kriterijai, ypač:
 - a) tvarka, pagal kurią pareiškėjai gali prašyti infrastruktūros valdytojo skirti jiems infrastruktūros pajėgumų;
 - b) pareiškėjams taikomi reikalavimai;
 - c) paraiškų padavimo ir pajėgumų paskirstymo grafikas;
 - d) derinimą reglamentuojantys principai;
 - e) tvarka ir kriterijai, taikomi perpildytos infrastruktūros atveju;
 - f) informacija apie infrastruktūros naudojimo apribojimus;
 - g) visos sąlygos, kuriomis nustatant pajėgumų paskirstymo prioritetus atsižvelgiama į ankstesnius pajėgumų panaudojimo rodiklius.

Pateikiama išsami informacija apie priemones, kurių buvo imtasi siekiant užtikrinti tinkamas sąlygas krovinių vežimo ir tarptautinėms paslaugoms bei prašymams, kuriems taikoma *ad hoc* procedūra.



II PRIEDAS

Geležinkelio įmonėms suteiktinos paslaugos

1. Minimalų prieigos paketą sudaro:
 - a) prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų tvarkymas;
 - b) teisė naudotis paskirtais pajėgumais;
 - c) naudojimasis kelio iešmais ir atšakomis;
 - d) traukinių eismo valdymas, įskaitant signalizaciją, reguliavimą, traukinių eismo tvarkymą bei informacijos apie traukinių judėjimą perdavimas ir teikimas;
 - e) visa kita informacija, reikalinga norint pradėti teikti arba teikti tam tikrą paslaugą, kuriai buvo skirti infrastruktūros pajėgumai.
2. Prieigą prie infrastruktūros objektų ir paslaugų teikimą sudaro:
 - a) naudojimasis elektros tiekimo įrenginiais traukos srovei užtikrinti tuo atveju, kai yra tokie įrenginiai;
 - b) kuro užpildymo įrenginiai;
 - c) keleivių stotys, jų pastatai ir kiti objektai;
 - d) krovinių terminalai;
 - e) rūšiavimo stotys;
 - f) traukinių formavimo įrenginiai;
 - g) skirstymo keliai;
 - h) techninės priežiūros ir kiti techniniai įrenginiai.
3. Papildomas paslaugas gali sudaryti:
 - a) traukos srovė;
 - b) keleivinių traukinių šildymas prieš kelionę;
 - c) kuro tiekimas, manevravimas ir visos kitos pirmiau minėtuose infrastruktūros objektuose teikiamos paslaugos;
 - d) sutartys pagal užsakymą dėl:
 - pavojingų krovinių transportavimo kontrolės,
 - pagalbos, kai važioja neįprasti traukiniai.
4. Pagalbines paslaugas gali sudaryti:
 - a) prieiga prie telekomunikacijų tinklo;
 - b) papildomos informacijos suteikimas;
 - c) riedmenų techninė apžiūra.

▼B*III PRIEDAS***Pajėgumų paskirstymo grafikas**

1. Tarnybinis traukinių tvarkaraštis sudaromas kartą per kalendorinius metus.

▼M1

2. Tarnybinis traukinių tvarkaraštis keičiasi gruodžio mėnesio antro šeštadienio vidurnaktį. Jeigu tvarkaraštis keičiamas ar koreguojamas pasibaigus žiemai, kai kuriais atvejais, ypač atsižvelgiant į regioninių keleivių vežimo paslaugų tvarkaraščio pakeitimus, jis įsigalioja birželio mėnesio antro šeštadienio vidurnaktį ir tai gali būti daroma kas tiek laiko, kiek yra reikalinga. Infrastruktūros valdytojai gali susitarti dėl kitų datų ir tokiu atveju jie apie tai praneša Komisijai, jei tai gali turėti įtakos tarptautiniam susisiekimui.

▼B

3. Galutinis terminas pateikti prašymą skirti infrastruktūros pajėgumų, kuris turi būti įtrauktas į tarnybinį traukinių tvarkaraštį, — ne vėliau kaip 12 mėnesių prieš įsigaliojant tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui.

4. Ne vėliau kaip 11 mėnesių iki įsigaliojant tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad pagal 15 straipsnį bendradarbiaujant su kitomis atitinkamomis pajėgumų paskirstymo įstaigomis būtų nustatytos preliminarios traukinio linijos. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad vėliau minėtų nustatytų traukinio linijų būtų kiek galima labiau laikomasi.

5. Ne vėliau kaip praėjus keturiems mėnesiams po galutinio termino, iki kurio pareiškėjai turi pateikti paraiškas, infrastruktūros valdytojas parengia tvarkaraščio projektą.