

III

(Parengiamieji aktai)

REGIONŲ KOMITETAS

103-IOJI PLENARINĖ SESIJA, 2013 M. SPALIO 7–9 D.

Regionų komiteto nuomonė. Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys

(2013/C 356/16)

REGIONŲ KOMITETAS

- palankiai vertina Europos Komisijos norą papildyti reglamentavimo sistemą, būtiną kuriant bendrą Europos geležinkelių erdvę;
- laikosi nuomonės, kad liberalizavimas pats savaime nėra tikslas: turi būti siekiama pagerinti paslaugų pasiūlą ir kokybę. Atvėrimo konkurencijai negalima vertinti neatsižvelgiant į investicijas į infrastruktūrą, realias rinkos veikimo sąlygas ar techninius sąveikos aspektus;
- nurodo, kad laisvojo administravimo principas leidžia valdžios institucijoms rinktis, kaip organizuoti viešojo transporto paslaugas; tačiau mano, kad pernelyg žemų viršutinių ribų taikymas tiesioginėms sutartims yra didžiulis vietos valdžios institucijų savivaldos principo apribojimas;
- palankiai vertina infrastruktūros valdytojo vaidmens stiprinimą ir koordinavimo komitetų įsteigimą. Jie stebės šio daugiau įgaliojimų turinčio infrastruktūros valdytojo veiklą ir rūpinsis sklandžiu visos sistemos veikimu. Vietos valdžios institucijos turės būti kviečiamos dalyvauti reguliariai, o ne tik „prireikus“;
- ragina skubiai steigti Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, būtiną bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui ir pasienio veiklos koordinavimui;
- pritaria Europos geležinkelio agentūros (ERA), vaidmens stiprinimui; tuo visų pirma siekiama remti techninę sąveiką ir „saugos“ procedūrų derinimą, kad būtų išvengta didelių problemų, susidarantių dėl skirtumų tarp 26 nacionalinių valdžios institucijų;

Pranešėjas

Pascal MANGIN (FR/ELP), Elzaso regiono tarybos narys

Pamatiniai dokumentai

Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys. Bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimas Europos konkurencingumui ir augimui skatinti“,

COM(2013) 25 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių,

COM(2013) 26 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004,

COM(2013) 27 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007,

COM(2013) 28 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė,

COM(2013) 29 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija),

COM(2013) 30 final;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija),

COM(2013) 31 final;

Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl geležinkelių sistemos sąveikos užtikrinimo pažangos,

COM(2013) 32 final;

Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl kitų traukinio brigados narių darbo profilio ir užduočių,

COM(2013) 33 final;

Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Direktyvos 2007/58/EB nuostatų dėl keleivių vežimo geležinkelių transporto tarptautiniais maršrutais rinkos atvėrimo įgyvendinimo, pridėjama prie Tarybos ir Europos Parlamento komunikato dėl ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio,

COM(2013) 34 final.

I. POLITINĖS REKOMENDACIJOS

A. *Su viešosiomis paslaugomis susiję įsipareigojimai*

REGIONŲ KOMITETAS

Bendrosios pastabos

1. palankiai vertina Europos Komisijos norą papildyti reglamentavimo sistemą, būtiną kuriant bendrą Europos geležinkelių erdvę;

2. primena jau ne kartą išdėstytą, savo poziciją, pavyzdžiui, nuomonėje „Ekologiškesnis transporto sektorius“, kad vienas svarbiausių Europos transporto politikos tikslų yra keleivių vežimą ir prekių transportą, ypač tarpvalstybinį krovinių ir sunkių krovinių vežimą, nukreipti iš kelių į geležinkelius, kaip labiausiai aplinką tausojantį transporto būdą, ir kad ES tinkamomis priemonėmis turi užtikrinti šio tikslo įgyvendinimą, kai yra pakankamai laisvų pajėgumų;

3. laikosi nuomonės, kad liberalizavimas pats savaime nėra tikslas: turi būti siekiama pagerinti paslaugų pasiūlą ir kokybę. Atvėrimo konkurencijai negalima vertinti neatsižvelgiant į investicijas į infrastruktūrą, realias rinkos veikimo sąlygas ar techninius sąveikos aspektus;

4. norėtų laikytis holistinio požiūrio, apimančio proporcingumą, subsidiarumą ir tvirtos reguliavimo institucijos vykdomą rinkos kontrolę. Taigi Regionų komitetas palankiai vertina Komisijos nustatytas proporcingumo sąlygas viešosioms paslaugoms ir reguliavimo institucijos vykdomą komercinių paslaugų ir viešųjų paslaugų derinimo kontrolę;

5. norėtų, kad vietos ir regionų valdžios institucijos visapusiškai dalyvautų rengiant ir įgyvendinant geležinkelių politikos priemones, darančias tiesioginį poveikį naudotojams ir pačioms kompetentingoms institucijoms;

6. laikosi nuomonės, kad veiksmingesnė geležinkelių sistema, visų pirma viešųjų paslaugų sutartys, yra naudingos vietos ir regionų valdžios institucijoms, turint omeny joms tenkančius didelius biudžeto ir finansų apribojimus;

7. primena, kad laisvojo administravimo principas leidžia valdžios institucijoms rinktis, kaip organizuoti viešojo transporto paslaugas. Todėl nereikėtų dar kartą kelti klausimo dėl

5 straipsnio 2 dalies nuostatų, nes jomis vadovaujantis galima naudotis vidaus operatoriaus paslaugomis; tačiau mano, kad pernelyg žemų viršutinių ribų taikymas tiesioginėms sutartims yra didžiulis vietos valdžios institucijų savivaldos principo apribojimas;

8. pabrėžia, kad viešojo transporto paslaugas turėtų būti įperkamos;

Reguliavimo sistema

Viešojo transporto planai

9. prašo, kad siekiant skatinti įvairiarūšį vežimą viešojo transporto planuose visų transporto priemonių operatoriams ir naudotojams būtų užtikrintas pakankamas matomumas ir saugumas. Šiuose planuose reikės atsižvelgti į problemas socialinės ir teritorinės sanglaudos bei tvaraus vystymosi srityse;

10. pritaria Europos Komisijos prašymui į transporto planus įtraukti visas transporto rūšis. Kompetentingoms vietos valdžios institucijoms turėtų būti numatyta galimybė lengvai koreguoti šiuos planus, nes jiems gali turėti įtakos įvairios besikeičiančios aplinkybės. Taip pat reikėtų skatinti ir užtikrinti veiksmingą tarpvalstybinį kompetentingų valdžios institucijų bendradarbiavimą, visų pirma kuriant ETBG, kad šios institucijos koordinuotų savo įvairių rūšių transporto planus;

11. prašo užtikrinti, kad vietos valdžios institucijoms pavesti su transporto planų įgyvendinimu susiję įsipareigojimai neužkrautų joms pernelyg didelės organizacinės ir finansinės naštos;

Socialinės sąlygos

12. palankiai vertina nuostatas dėl socialinių sąlygų. Tačiau jas reikėtų patikslinti, kad būtų apribotas bet koks socialinio dempingo pavojus. Antra vertus, jos neturėtų tapti kliūtimi didesniajam geležinkelių sektoriaus konkurencingumui, o turėtų skatinti personalo daugiafunkciškumą;

Paslaugų teikėjų atrankos būdai

13. pažymi, kad viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas rengiant konkursus gali tam tikromis aplinkybėmis padidinti kompetentingų institucijų veiksmingumą ir padėti sutaupyti lėšų teikiant tokias pačias ar net geresnes paslaugas;

14. vis dėlto prašo kompetentingoms vietos valdžios institucijoms palikti galimybę rinktis – skelbti konkursą (dalinis arba visiškas viešųjų paslaugų sutarties atvėrimas), pačioms organizuoti paslaugas ar tiesiogiai sudaryti sutartis. Siekiant išvengti

piktnaudžiavimo monopoline padėtimi tiesioginis sutarčių sudarymas turėtų būti griežčiau reglamentuojamas, visų pirma atsižvelgiant į paslaugos kokybės kriterijus, o ne tik į jos kainą. Transporto paslaugas organizuojančių valdžios institucijų uždavinys – pasinaudojant rinkos konkurencijos galimybėmis užtikrinti kainų ir teikiamų paslaugų santykio skaidrumą;

15. pabrėžia, kad galimybė atitinkamoms vietos ir regionų valdžios institucijoms lanksčiai pasirinkti vežėją turi būti suteikiama atsižvelgiant į atitinkamos valstybės narės regioninės transporto rinkos išsivystymo lygį;

16. abejoja, kad realu viešųjų paslaugų sutartis sudaryti privaloma konkurso tvarka, kadangi kai kurie konkursai vyksta labai nedidelės konkurencijos sąlygomis. Ragina Komisiją išaiškinti realios konkurencijos užtikrinimo kriterijus visų pirma remiantis dalyvavimo konkursuose administracinėmis sąnaudomis arba kompetentingų valdžios institucijų siūlomų sutarčių trukme;

17. ragina, kad viešąsias paslaugas teikiantys geležinkelių veiklos vykdytojai konkursų, skirtų atnaujinti sutartį ar ją perleisti, metu būtų atsakingi ir už pateiktos informacijos tikslumą (kiek leidžia verslo konfidencialumas);

Pateikimas į riedmenų rinką

18. pripažįsta, kad riedmenų pirkimas gali tapti kliūtimi patekti į rinką;

19. nenorėtų atmesti jokio metodo, skirto šios įrangos likutinei vertei padengti;

Valstybės pagalba

20. primena, kad Parlamentas ir Taryba jau informavo apie tai, kad jie atsisako panaikinti šio reglamento 9 straipsnį;

21. pritaria Parlamento ir Tarybos ketinimui atsakyti prievolės reguliariai pranešti apie bet kokią paramą kelių transporto viešosioms paslaugoms turint omenyje transporto sektoriaus specifiką;

B. Rinkų atvėrimas ir valdymas

22. su sąlyga, kad bus griežtai užtikrinamos atviros ir sąžiningos konkurencijos sąlygos visoms Europos geležinkelio įmonėms ir neiškraipoma konkurencija rinkoje, pritaria pasiūlymui valstybėms narėms suteikti tam tikrą laisvę organizuoti

savo geležinkelių sistemą ir rinktis veiklos atskyrimo modelį ar integruotų bendrovių modelį;

23. palankiai vertina infrastruktūros valdytojo vaidmens stiprinimą siekiant racionalizuoti geležinkelių sistemą. Infrastruktūros valdytojas turi užtikrinti vieno langelio principą patekimo į tinklą srityje, visų pirma paslaugas organizuojančių institucijų atžvilgiu. Taigi į infrastruktūros valdytojo valdybos ar stebėtojų tarybos sudėtį turės būti įtraukta regioninių paslaugas organizuojančių institucijų atstovų kolegija;

24. palankiai vertina koordinavimo komitetų įsteigimą. Jie stebės šio daugiau įgaliojimų turinčio infrastruktūros valdytojo veiklą ir rūpinsis sklandžiu visos sistemos veikimu. Vietos valdžios institucijos turės būti kviečiamos dalyvauti reguliariai, o ne tik „prireikus“;

25. prašo paskirti infrastruktūros valdytojo kontaktinius asmenis, kurie būtų atsakingi už ryšius su vietos ir regionų valdžios institucijomis;

26. primena prievolę taikyti proporcingumo ir subsidiarumo principus, visų pirma kai Komisija pageidauja priimti naujų sprendimų priėmimo įgaliojimų;

27. ragina skubiai steigti Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, būtiną bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui ir pasienio veiklos koordinavimui;

28. ragina numatyti geležinkelio stočių valdytojų atsakomybę vietos ir regionų valdžios institucijoms. Juk geležinkelio stotys yra galingi regiono patrauklumo svertai;

29. primena, kad liberalizavimas pats savaime nėra tikslas: turi būti siekiama pagerinti paslaugų pasiūlą ir kokybę. Vis dėlto dar labai trūksta Europoje tarp miestinio keleivinio geležinkelio transporto rinkų atvėrimo konkurencijai patirties. Konkurenciją reikėtų skatinti kartu stengiantis apsaugoti viešąsias paslaugas taikant „pavojaus šių paslaugų ekonominei pusiausvyrai“ sąvoką;

30. pabrėžia, kad reikia išlaikyti dabartines nuostatas, pagal kurias leidžiama įmonėms, kurios atlieka infrastruktūros valdytojų funkciją ir veikia kaip operatoriai, teikiantys vietines paslaugas atskiroje ir nedidelėje geležinkelio infrastruktūroje, tęsti savo veiklą laikantis dabartinių principų. Tokia vietinė infrastruktūra negali būti ilgesnė nei 150 km;

31. palankiai vertina nuostatas dėl socialinių sąlygų. Tačiau jas reikėtų patikslinti, kad būtų kiek įmanoma sumažintas socialinio dempingo pavojus. Antra vertus, jos neturėtų tapti kliūtimi didesniajam geležinkelių sektoriaus konkurencingumui, o turėtų skatinti personalo daugiafunkciškumą;

32. pritaria reguliavimo institucijų galių didinimui ir skatina šių institucijų bendradarbiavimą Europos lygmeniu, visų pirma vertinant pavojų paslaugos ekonominei pusiausvyrai. Taip pat turėtų būti nustatytas pagrįstas laikotarpis, per kurį vietos ir regionų valdžios institucijos gali kreiptis į reguliavimo institucijas iškilus abejonoms dėl tokios pusiausvyros išsaugojimo;

33. primena, kad atveriant rinkas bilietų sistema turi lemiamos reikšmės. Šioje srityje būtinas geresnis geležinkelio įmonių bendradarbiavimas ir jų veiklos koordinavimas su kompetentingomis vietos ir regionų valdžios institucijomis;

34. laikosi nuomonės, kad nacionaliniu lygmeniu paslaugas teikiančioms įmonėms reikalavimas dalyvauti nacionalinėse informacijos apie pasiūlą teikimo ir bilietų pardavimo (įvairiarūšio transporto) sistemose turėtų būti privalomas, nes susijusių paslaugų vystymas yra vienas svarbiausių veiksmų didinant kolektyvinio transporto, visų pirma geležinkelių, patrauklumą;

C. Techniniai aspektai

35. pritaria Komisijos išvadoms dėl pagrindinių problemų ir techninėje srityje galiojančios ES teisės aktų sistemos ribotumo;

36. pritaria Europos geležinkelio agentūros (ERA), kurios būstinė yra Valansjene (Prancūzijoje), vaidmens stiprinimui;

tuot visų pirma siekiama remti techninę sąveiką ir „saugos“ procedūrų derinimą, spartinti bendro leidimo eksploatuoti transporto priemones įvedimą ir stiprinti ERA įgaliojimus, kad būtų išvengta didelių problemų, susidarančių dėl skirtumų tarp 26 nacionalinių valdžios institucijų. Transporto priemonės, kurias ketinama naudoti tik šalies viduje, ir toliau galės registruoti nacionalinės saugos institucijos;

37. vis dėlto prašo numatyti pereinamąjį laikotarpį, kol ERA taps visiškai pajėgi vykdyti naujas užduotis;

38. pritaria Komisijos nustatytam tikslui mažinti nacionalinių taisyklių skaičių naikinant perteklines ar prieštaraujančias ES teisei ir techninėms sąveikos specifikacijoms taisykles;

39. palankiai vertina kai kuriuos Europos Komisijos pasiūlymus dėl ERA vaidmens ir apeliacinės tarybos įsteigimo agentūroje. Europos Komisija siūlo stiprinti agentūros vaidmenį ir ją laikyti vieno langelio sistema, atsakinga už sprendimus dėl transporto priemonių ir saugos sertifikatų geležinkelio įmonėms. Taip pat būtina didinti ir tikslinti agentūros įgaliojimus, išteklius (finansinius ir žmogiškuosius) ir atsakomybę. Tas pats pasakytina ir apie apeliacinę tarybą;

40. prašo pakviesti Regionų komitetą dalyvauti rengiant Europos geležinkelio agentūros programas;

41. ragina neignoruoti sąveikos priemonių ekonominės naudos analizių, visų pirma jų poveikio vietos ir regionų valdžios institucijoms.

II. SIŪLOMI PAKEITIMAI

1 pakeitimas

COM(2013) 28 final

Po 9 konstatuojamosios dalies nauja konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>abipusiškumo principas yra svarbi priemonė, kad nebūtų iškreipta konkurencija; šį principą reikėtų taikyti trečiųjų šalių įmonėms, norinčioms Europos Sąjungoje dalyvauti viešųjų pirkimų procedūroje;</u>

Paaiškinimas

Nereikėtų trečiųjų šalių subjektams suteikti galimybės dalyvauti ES valstybių narių viešųjų pirkimų konkurse, kol jos pačios neatvėrė savo rinkos ES valstybių narių subjektams.

2 pakeitimas

COM (2013) 28 final

15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
geležinkelio įmonėms reikia šiek tiek daugiau laiko pasirengti privalomam viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui konkurso tvarka, kad įmonės, su kurioms anksčiau tokios sutartys buvo sudarytos tiesiogiai, galėtų imtis veiksmingų ir tvarių vidaus restruktūrizavimo priemonių. Todėl sutarčių, kurios tiesiogiai sudaromos nuo šio reglamento įsigaliojimo iki 2019 m. gruodžio 3 d., atveju reikalingos pereinamojo laikotarpio priemonės;	geležinkelio įmonėms reikia šiek tiek daugiau laiko pasirengti privalomam viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui konkurso tvarka, kad įmonės, su kurioms anksčiau tokios sutartys buvo sudarytos tiesiogiai, galėtų imtis veiksmingų ir tvarių vidaus restruktūrizavimo priemonių. Todėl sutarčių, kurios tiesiogiai sudaromos nuo šio reglamento įsigaliojimo iki 2019 m. gruodžio 3 d., atveju reikalingos pereinamojo laikotarpio priemonės;

3 pakeitimas

COM(2013) 28 final

18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
18. atsižvelgdama į Reglamento (EB) Nr. 994/98 (Igaliojimų suteikimo reglamentas) pakeitimus, Komisija pasiūlė iš dalies pakeisti ir Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Siekiant suderinti požiūrį į valstybės pagalbos srities bendrosios išimties reglamentus, Sutarties 93 straipsnyje numatyta valstybės pagalba, skiriama transporto koordinavimo reikmėms arba kaip kompensacija už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, Sutarties 108 straipsnio 4 dalyje ir 109 straipsnyje numatyta tvarka turėtų būti įtraukta į Igaliojimų suteikimo reglamento taikymo sritį;	18. atsižvelgdama į Reglamento (EB) Nr. 994/98 (Igaliojimų suteikimo reglamentas) pakeitimus, Komisija pasiūlė iš dalies pakeisti ir Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Siekiant suderinti požiūrį į valstybės pagalbos srities bendrosios išimties reglamentus, Sutarties 93 straipsnyje numatyta valstybės pagalba, skiriama transporto koordinavimo reikmėms arba kaip kompensacija už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, Sutarties 108 straipsnio 4 dalyje ir 109 straipsnyje numatyta tvarka turėtų būti įtraukta į Igaliojimų suteikimo reglamento taikymo sritį;

Paaiškinimas

Atleidimo nuo pareigos pranešti apie kompensacijas principo perkėlimas į kitą vietą pakeistų visą SVPSI reglamento struktūrą ir sukeltų didelį teisinio netikrumo pavojų keleivinio transporto viešosioms paslaugoms.

4 pakeitimas

COM (2013) 28 final

2 straipsnio c punktas

Komisijos siūlomas tekstas	Pakeitimas
c) vietos kompetentinga institucija – kompetentinga institucija, kurios kompetencijai priklausanti geografinė teritorija nėra nacionalinė ir kuri atsakinga už miestų aglomeracijos arba kaimo vietovės transporto reikmes;	c) vietos kompetentinga institucija – kompetentinga institucija, kurios kompetencijai priklausanti geografinė teritorija nėra nacionalinė <u>apima ne visą valstybės narės teritoriją</u> ir kuri atsakinga už <u>regiono arba</u> miestų aglomeracijos, arba kaimo vietovės transporto reikmes, <u>įskaitant ir tarpvalstybiniu lygmeniu;</u>

Paaškinimas

„Nera nacionalinė“ gali turėti dvi reikšmes: vietos institucijos kompetencija apima ne visą valstybės narės teritoriją arba apima dvi valstybes nares ar daugiau. Apibrėžtį reikia patikslinti, kad būtų atsižvelgta į tarpvalstybinių gebėjimų turinčių organizuojančių institucijų atsiradimą.

Be to, šis reglamentas regionams turi būti taikomas nedviprasmiškai.

5 pakeitimas

COM (2013) 28 final

2 straipsnio e punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
e) Viešųjų paslaugų išpareigojimai netaikomi jokioms viešojo transporto paslaugoms, kurios nėra būtinos siekiant pasinaudoti vietos, regioninio ar subnacionalinio tinklo privalumais.	e) Viešųjų paslaugų išpareigojimai netaikomi jokioms viešojo transporto paslaugoms, kurios nėra būtinos siekiant pasinaudoti vietos, regioninio ar subnacionalinio tinklo privalumais. <u>Viešųjų paslaugų išpareigojimai taikomi visoms viešojo transporto paslaugoms, kurios sustiprina vietos, regioninio ar subnacionalinio tinklo naudą, kurią gali sukurti, pavyzdžiui, pelningų ir nepelningų maršrutų derinimas.</u>

Paaškinimas

Jei kuri nors regioninio transporto linija išlaiko ekonominę pusiausvyrą ar duoda pelną, ją reikėtų įtraukti į viešųjų paslaugų sutartį kartu su kitomis, nuostolingomis linijomis, kad jos pelnas padėtų finansuoti nuostolingas linijas ir prireikus būtų galima optimizuoti naudojimui būtinas technines priemones.

6 pakeitimas

COM (2013) 28 final

2a straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
1. Kompetentingos institucijos parengia ir reguliariai atnaujina teritorijoje, už kurią jos atsakingos, naudojamo visų atitinkamų rūšių viešojo keleivinio transporto planus.	1. Kompetentingos institucijos parengia ir reguliariai atnaujina teritorijoje, už kurią jos atsakingos, naudojamo visų atitinkamų rūšių viešojo keleivinio transporto planus. <u>Šie išpareigojimai turėtų būti taikomi tik daugiau kaip 100 000 gyventojų turintiems aglomeracijoms.</u>
Šiuose viešojo transporto planuose nustatomi teritorijoje, už kurią tos institucijos atsakingos, naudojamam visų atitinkamų rūšių transportui taikomi viešojo transporto politikos tikslai ir priemonės jiems pasiekti. Juose pateikiami bent šie dalykai:	Šiuose viešojo transporto planuose nustatomi teritorijoje, už kurią tos institucijos atsakingos, naudojamam visų atitinkamų rūšių transportui taikomi viešojo transporto politikos tikslai ir priemonės jiems pasiekti. Juose pateikiami bent šie dalykai:
a) tinklo arba maršrutų struktūra;	a) tinklo arba maršrutų struktūra;
b) pagrindiniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti viešojo transporto paslaugų pasiūlymas, kaip antai pasiekiamumo, teritorinio junglumo, saugumo, jungčių su tos pačios rūšies ir kitų rūšių transportu pagrindiniuose jungiamuosiuose mazguose, pasiūlymo savybių, pvz., paslaugų teikimo laiko, paslaugų dažnumo ir mažiausio pajėgumo išnaudojimo laipsnio;	b) pagrindiniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti viešojo transporto paslaugų pasiūlymas, kaip antai pasiekiamumo, teritorinio junglumo, saugumo, jungčių su tos pačios rūšies ir kitų rūšių transportu pagrindiniuose jungiamuosiuose mazguose, pasiūlymo savybių, pvz., paslaugų teikimo laiko <u>principų</u> , ir paslaugų dažnumo <u>ir mažiausio pajėgumo išnaudojimo laipsnio</u> ;

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>c) su tam tikrais elementais, kaip antai stočių ir geležinkelių riedmenų įrangos savybėmis, punktualumu ir patikimumu, švara, klientų aptarnavimu ir informavimu, skundų nagrinėjimu ir žalos atlyginimu, paslaugos kokybės stebėseną, susiję kokybės standartai;</p> <p>d) tarifų politikos principai;</p> <p>e) veiklos vykdymo reikalavimai, pvz., dviračių vežimo, eismo valdymo, nenumatytų atvejų plano, taikomo sutrikus veiklai.</p> <p>Sudarydamos viešojo transporto planus, kompetentingos institucijos visų pirma atsižvelgia į taikomas keleivių teisių, socialines, užimtumo ir aplinkosaugos taisykles.</p> <p>Pasikonsultavusios su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, kompetentingos institucijos priima ir paskelbia viešojo transporto planus. Taikant šį reglamentą atsižvelgiama bent į šių suinteresuotųjų šalių nuomonę: vežėjų, infrastruktūros valdytojų (jei taikoma), taip pat keleivius ir darbuotojus atstovaujančių organizacijų.</p>	<p>c) su tam tikrais elementais, kaip antai stočių ir geležinkelių riedmenų įrangos savybėmis, punktualumu ir patikimumu, švara, klientų aptarnavimu ir informavimu, skundų nagrinėjimu ir žalos atlyginimu, paslaugos kokybės stebėseną, susiję kokybės standartai;</p> <p>d) tarifų politikos principai;</p> <p>e) veiklos vykdymo reikalavimai, pvz., dviračių vežimo, eismo valdymo, nenumatytų atvejų plano, taikomo sutrikus veiklai;</p> <p>f) <u>socialinės ir teritorinės sanglaudos reikalavimai.</u></p> <p>Sudarydamos viešojo transporto planus, kompetentingos institucijos visų pirma atsižvelgia į taikomas keleivių teisių, socialines, užimtumo ir aplinkosaugos taisykles, <u>kad šiose įvairiose srityse būtų galima užkirsti kelią bet kokiam dempingui.</u></p> <p><u>Viešojo transporto planus likus vienam mėnesiui iki jų paskelbimo reikės teikti reguliavimo institucijai, kad ji tiesiog pareikštų savo nuomonę.</u></p> <p><u>Kompetentingos valdžios institucijos bendradarbiauja tarpusavyje savo transporto planuose turimos informacijos koordinavimo tikslais ir sudaro bendrus transporto planus dėl regioninių tarpvalstybinio transporto paslaugų.</u></p> <p>Pasikonsultavusios su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, kompetentingos institucijos priima ir paskelbia viešojo transporto planus. Taikant šį reglamentą atsižvelgiama bent į šių suinteresuotųjų šalių nuomonę: vežėjų, infrastruktūros valdytojų (jei taikoma), taip pat keleivius ir darbuotojus atstovaujančių organizacijų.</p> <p><u>Ankstesni ar dabartiniai viešųjų paslaugų teikėjai kompetentingoms valdžios institucijoms per vieną mėnesį nuo šių institucijų prašymo pateikimo turi perduoti būtinus duomenis, net jeigu to prašo kaimyninės valstybės narės valdžios institucijos.</u></p>

Paaiškinimas

Viešojo keleivinio transporto planai gali tapti sudėtingomis, nereikalingomis ir jokio poveikio neturėsiančiomis prievolėmis tolimojo susisiekimo traukinių linijoms, kurias reguliuoja erdvės planavimo susitarimai. Pakeitimu siūloma apriboti šių prievolių taikymą jas numatant tik tam tikro dydžio aglomeracijoms.

Atsižvelgiant į paslaugų teikimo laiko sudėtingumą ir nepastovumą (tai nepriklauso nuo kompetentingų valdžios institucijų), transporto planuose būtų prasmingiau kalbėti apie paslaugų teikimo laiko principus.

Retai pasirenkamų maršrutų klausimu išipareigojimai dėl mažiausio pajėgumo išnaudojimo laipsnio gali neigiamai paveikti konkrečią viešąją paslaugą ir tokiu būdu prieštarautų kompetentingos institucijos interesams.

Reikėtų skatinti įvairiarūšio transporto derinimą koordinuojant veiksmus tarpvalstybinio lygmeniu.

Rengiant viešojo transporto planus būtini tikslūs duomenys apie įvairių transporto rūšių rinkų plėtrą. Šios srities veiklos vykdytojai naudojami pagrindiniais informacijos šaltiniais, tad turėtų jais dalytis su valdžios institucijomis.

7 pakeitimas

COM (2013) 28 final

2a straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	Pakeitimas
Nustatant viešųjų paslaugų išpareigojimus ir jais susijusio grynojo finansinio rezultato kompensaciją siekiama užtikrinti, kad:	Nustatant viešųjų paslaugų išpareigojimus ir jais susijusio grynojo finansinio rezultato kompensaciją siekiama užtikrinti, kad:
a) viešojo transporto plano tikslai būtų pasiekti kuo ekonomiškiau;	a) viešojo transporto plano tikslai būtų pasiekti <u>efektyviausiu būdu</u> kuo ekonomiškiau ;

8 pakeitimas

COM (2013) 28 final

4 straipsnio 8 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
8. Kompetentingos institucijos visoms suinteresuotosioms šalims pateikia atitinkamą informaciją, kuria remiantis būtų galima parengti pasiūlymą konkursui.	8. Kompetentingos institucijos visoms suinteresuotosioms šalims pateikia atitinkamą informaciją, kuria remiantis būtų galima parengti pasiūlymą konkursui. <u>Geležinkelių infrastruktūros valdytojai, geležinkelio įmonės, teikiančios ar teikusios paslaugas pagal viešųjų paslaugų sutartį, turi padėti kompetentingoms valdžios institucijoms pateikti visus svarbius duomenis. Jie atsakingi už kompetentingai valdžios institucijai pateiktų duomenų tikslumą.</u>
Tai informacija apie keleivių paklausą, tarifus, su viešuoju keleiviniu transportu, kuriam taikomas konkursas, susijusias išlaidas ir pajamas, taip pat išsamūs infrastruktūros specifikacijų duomenys, susiję su reikalingų transporto priemonių ar geležinkelių riedmenų naudojimu, kad tos suinteresuotosios šalys galėtų parengti tinkamai pagrįstus verslo planus. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai kompetentingoms institucijoms padeda pateikti visas reikalingas infrastruktūros specifikacijas.	Tai informacija apie keleivių paklausą, tarifus, su viešuoju keleiviniu transportu, kuriam taikomas konkursas, susijusias išlaidas ir pajamas, taip pat išsamūs infrastruktūros specifikacijų duomenys, susiję su reikalingų transporto priemonių ar geležinkelių riedmenų naudojimu, kad tos suinteresuotosios šalys galėtų parengti tinkamai pagrįstus verslo planus. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai kompetentingoms institucijoms padeda pateikti visas reikalingas infrastruktūros specifikacijas.
Jei nesilaikoma pirmiau išdėstytų nuostatų, taikoma 5 straipsnio 7 dalyje numatyta teisinė peržiūra.	Jei nesilaikoma pirmiau išdėstytų nuostatų, taikoma 5 straipsnio 7 dalyje numatyta teisinė peržiūra. <u>Dabartinis linijos ar tinklo, dėl kurio skelbiamas konkursas, operatorius kompetentingai valdžios institucijai nemokamai turi pateikti konkurso rengimui būtinus išsamius ir tikslus duomenis, visų pirma susijusius su kelionių paklausa ir už keleivinį transportą gaunamomis pajamomis (kiek leidžia verslo konfidencialumas).</u> <u>Ankstesnis operatorius ir infrastruktūros valdytojas kitiems operatoriams turi atlyginti už bet kokią žalą, patirtą dėl konkursui pateiktų klaidingų ar trūkstančių duomenų.</u>

Paaškinimas

Infrastruktūros valdytojo pateikta informacija laikoma nepakankama, kai joje neatsispindi komerciniai geležinkelio įmonės duomenys. Buvę ir (arba) dabartiniai paslaugų teikėjai, visų pirma rinkoje išvirtinę geležinkelių operatoriai, turi pateikti duomenis, kad būtų galima užtikrinti nediskriminuojančias sąlygas naudotis informacija. Toks taisyklių suderinimas būtinas, priešingu atveju kompetentingoms valdžios institucijoms teks prievolės, kurių jos nepajėgs įvykdyti.

9 pakeitimas

COM(2013) 28 final

5 straipsnis, nauja pastraipa po 3 pastraipos

Nuomonės projektas	Pakeitimas
	<u>Kompetentinga institucija gali neleisti trečiųjų šalių operatoriams dalyvauti viešųjų pirkimų konkurse, jei šios trečiosios šalys nenumato viešųjų pirkimo konkurso Europos Sąjungos įmonėms.</u>

Paaškinimas

Nereikėtų trečiosioms šalims suteikti galimybės dalyvauti ES valstybių narių viešųjų pirkimų konkursuose, kol jos pačios neatvėrė savo rinkos ES valstybėms narėms.

10 pakeitimas

COM (2013) 28 final

5 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Kompetentingos institucijos gali nuspręsti, jei tai nedraudžiama pagal nacionalinę teisę, viešųjų paslaugų sutartis sudaryti tiesiogiai:	Kompetentingos institucijos gali nuspręsti, jei tai nedraudžiama pagal nacionalinę teisę, viešųjų paslaugų sutartis sudaryti tiesiogiai:
a) kai numatoma jų vidutinė metinė vertė yra mažesnė nei 1 000 000 EUR arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima viešojo geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnė nei 5 000 000 EUR arba	a) kai numatoma jų vidutinė metinė vertė yra mažesnė nei 1 000 000 EUR arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima viešojo geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnė nei 5 000 000 EUR arba
b) kai jos susijusios su mažesnės nei 300 000 transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų metinės apimties arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnės nei 150 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų metinės apimties viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimu.	b) kai jos susijusios su mažesnės nei 300 000 transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų metinės apimties arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnės nei 150 000 500 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų metinės apimties viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimu.

Paaškinimas

Dėl Komisijos siūlomos 150 000 kilometrų per metus viešojo geležinkelių transporto ribos faktiškai reikėtų atmesti visas geležinkelio linijas, kurioms šis būdas būtų tinkamas. 500 000 kilometrų riba leidžia konkurso procedūros taisyklės išimtį taikyti tik tinkamo ilgio atskiroms geležinkelių transporto linijoms, kurių paslaugos yra gyvybiškai svarbios geležinkelių transportui.

11 pakeitimas

COM (2013) 28 final

5 straipsnis. Nauja dalis po 4 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Sprendimą tiesiogiai sudaryti sutartis per du mėnesius turi vertinti Direktyvos 2012/34/EB 55 straipsnyje numatyta reguliavimo institucija.</u>

Paaiškinimas

Ši nauja dalis leidžia kompetentingai reguliavimo institucijai dalyvauti geležinkelių transporto organizavimo procese neapribojant kompetentingų vietos valdžios institucijų teisių tiesiogiai sudaryti sutartis su vidaus paslaugų teikėjais. Kartu ši dalis apriboja tiesioginio sutarčių sudarymo sąlygas, kad būtų išvengta oligopolinių situacijų.

12 pakeitimas

COM (2013) 28 final

5 straipsnis. Nauja dalis po 6 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Jeigu leidžia nacionaliniai teisės aktai, kompetingos valdžios institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl geležinkelių transporto, išskyrus kitas bėginio transporto rūšis, pavyzdžiui, metro ar tramvajų. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies nuostatų, šių sutarčių trukmė negali viršyti dešimties metų, išskyrus atvejus, kai taikomos 4 straipsnio 4 dalies nuostatos.</u>
	<u>Vis dėlto, jeigu sutartis jau sudaryta tiesiogiai, o paslaugų kokybės rodikliai per visą sutarties laiką dėl priežasčių, kurias priklauso šalinti paslaugas teikiančiai institucijai, nukrinta daugiau kaip vidutiniškai 10 proc., sutarčiai pasibaigus reikia skelbti konkursą. Praėjus 6 mėn. nuo šio reglamento priėmimo, Europos Komisija deleguotaisiais aktais nustato kokybę, vadovaudamasi keletu veiklos rodiklių, įskaitant ir punktualumą.</u>

Paaiškinimas

Reikėtų vėl suteikti galimybę tiesiogiai sudaryti sutartis, kartu apibrėžiant terminus. Jeigu nepavyksta to padaryti sklandžiai, kompetentinga valdžios institucija turės automatiškai grįžti prie konkursų organizavimo.

13 pakeitimas

COM (2013) 28 final

5a straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
[...]	[...]

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Užtikrinti, kad būtų laikomasi pirmoje pastraipoje nurodyto reikalavimo, kompetentinga institucija gali vienu iš šių būdų:</p> <p>a) pati įsigydama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti būtinus geležinkelių riedmenis, kad galėtų leisti jais naudotis viešųjų paslaugų operatoriui rinkos kaina arba kaip numatyta viešųjų paslaugų sutartyje pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą;</p> <p>b) suteikdama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti naudojamų geležinkelių riedmenų finansavimo garantiją rinkos kaina arba vykdydama viešųjų paslaugų sutartį pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą. Tokia garantija gali apimti liekamosios vertės riziką, kai taikoma, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių;</p> <p>c) viešųjų paslaugų sutartyje išpareigodama sutarties galiojimo pabaigoje perimti geležinkelių riedmenis rinkos kaina.</p> <p>[...]</p>	<p>Užtikrinti, kad būtų laikomasi pirmoje pastraipoje nurodyto reikalavimo, kompetentinga institucija gali vienu iš šių įvairiais būdais, <u>sudarant palankesnes sąlygas masto ekonomijai</u>:</p> <p>a) pati įsigydama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti būtinus geležinkelių riedmenis, kad galėtų leisti jais naudotis viešųjų paslaugų operatoriui rinkos kaina arba kaip numatyta viešųjų paslaugų sutartyje pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą;</p> <p>b) suteikdama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti naudojamų geležinkelių riedmenų finansavimo garantiją rinkos kaina arba vykdydama viešųjų paslaugų sutartį pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą. Tokia garantija gali apimti liekamosios vertės riziką, kai taikoma, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių;</p> <p>c) viešųjų paslaugų sutartyje išpareigodama sutarties galiojimo pabaigoje perimti geležinkelių riedmenis rinkos kaina;</p> <p><u>d) pradėdama bendradarbiavimą su kaimyninėmis vietos valdžios institucijomis, siekdama sukaupti daugiau riedmenų;</u></p> <p><u>e) prašydama savo valstybės narės prisidėti prie vieno iš metodų, skirtų riedmenų likutinei vertei padengti.</u></p> <p>[...]</p>

Paaiškinimas

Negalima atmesti jokio vietos finansavimo metodo (garantijų, perėmimo, tiesioginio pirkimo ar kt.). Tačiau valstybėms tai neturi tapti proga išvengti atsakomybės ir išlaidas nepagrįstai perkelti vietos valdžios institucijoms. Teisinė ir reguliavimo sistema turėtų būti tokia, kad skatintų riedmenų rinką, visų pirma sudarant palankias sąlygas masto ekonomijai ir atitinkamoms finansavimo priemonėms.

14 pakeitimas

COM (2013) 28 final

8 straipsnio 2a dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>„2a. Viešojo keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartys, tiesiogiai sudarytos nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2019 m. gruodžio 2 d., gali toliau galioti iki jose numatyto termino. Tačiau bet kuriuo atveju jos nustoja galioti 2022 m. gruodžio 31 d.“;</p>	<p>„2a. Viešojo keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartys, tiesiogiai sudarytos nuo 2013 m. sausio 1 d. <u>šio reglamento įsigaliojimo datos</u> iki 2019 m. gruodžio 2 d., gali toliau galioti iki jose numatyto termino. Tačiau bet kuriuo atveju jos nustoja galioti 2022 m. gruodžio 31 d. <u>Ši nuostata netaikoma sutartims, kurios buvo sudarytos iki šio reglamento įsigaliojimo datos.</u>“</p>

Paaškinimas

Būtent persvarstyto reglamento įsigaliojimo data turi sutapti su siūlomų pakeitimų taikymo data. Šis reikalavimas negali būti taikomas anksčiau sudarytoms sutartims.

15 pakeitimas

COM (2013) 29 final

10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>šiuo metu Direktyvoje 2012/34/ES nustatyti tik teisinio, organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo reikalavimai. Taip nėra visiškai panaikinama galimybė išlaikyti integruotą įmonę, jei užtikrinamas šis trijų rūšių nepriklausomumas. Sprendimų priėmimo nepriklausomumo atveju, atitinkamomis apsaugos priemonėmis turi būti užtikrinama, kad integruota įmonė nekontroliuotų infrastruktūros valdytojo sprendimų priėmimo veiklos. Tačiau net taikant visas šias apsaugos priemones konkurentų diskriminavimo galimybės, kurių esama vertikaliosios integracijos įmonėje, nėra visiškai pašalinamos. Visų pirma, integruotose struktūrose ir toliau esama kryžminių subsidijų teikimo galimybių arba bent jau reguliavimo institucijoms yra labai sunku kontroliuoti ir užtikrinti apsaugos priemonių, skirtų tokiam kryžminių subsidijų teikimui išvengti, įgyvendinimą. Veiksmingiausia šių problemų sprendimo priemonė – institucinis infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimas;</p>	<p>šiuo metu Direktyvoje 2012/34/ES nustatyti tik teisinio, organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo reikalavimai. Taip nėra visiškai panaikinama galimybė išlaikyti integruotą įmonę, jei bus užtikrinamas valdytojo esminių funkcijų – pavyzdžiui, sprendimų dėl linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo, stočių, investicijų ir priežiūros priėmimas – nepriklausomumas nuo paslaugų teikėjo šis trijų rūšių nepriklausomumas. Sprendimų priėmimo nepriklausomumo atveju, atitinkamomis apsaugos priemonėmis turi būti užtikrinama, kad integruota įmonė nekontroliuotų infrastruktūros valdytojo sprendimų priėmimo veiklos. Tačiau net taikant visas šias apsaugos priemones konkurentų diskriminavimo galimybės, kurių esama vertikaliosios integracijos įmonėje, nėra visiškai pašalinamos. Visų pirma, integruotose struktūrose ir toliau esama kryžminių subsidijų teikimo galimybių arba bent jau reguliavimo institucijoms yra labai sunku kontroliuoti ir užtikrinti apsaugos priemonių, skirtų tokiam kryžminių subsidijų teikimui išvengti, įgyvendinimą. Veiksmingiausia šių problemų sprendimo priemonė – institucinis infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimas;</p>

Paaškinimas

Komisija remiasi teoriniu teiginiu, kad visiškas veiklos atskyrimas yra geriausias sprendimas. Tai tik ideologinis teiginys, kuriuo nevertėtų remtis pasiūlyme dėl direktyvos, kurioje šiuo požiūriu turėtų būti laikomasi neutralios pozicijos.

16 pakeitimas

COM (2013) 29 final

6 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Europos Komisija siūlo išbraukti Direktyvos 2012/34/ES 6 straipsnio 2 dalį.</p>	<p>Iš dalies pakeisti Direktyvos 2012/34/EB 6 straipsnio 2 dalies formuluootę:</p> <p>Siekiant išvengti neproporcingai didelių sandorių sąnaudų, Valstybės narės taip pat gali numatyti, kad dėl minėto atskyrimo vienoje įmonėje turės būti įsteigti atskiri padaliniai, tačiau tik tuo atveju, jei įmonėje dirba mažiau nei 3 000 darbuotojų ir jos veikla susijusi su vietos transportu ir apima ne didesnę kaip 150 km infrastruktūrą, arba kad infrastruktūrą ir transporto paslaugas valdys atskiri subjektai.</p>

Paaškinimas

Kalbant apie institucinį infrastruktūros valdymo atskyrimą nuo transporto paslaugų teikimo, rekomenduojama dabartines taisykles taikyti toms bendrovėms, kurių veikla apsiriboja tik regioninių paslaugų teikimu. Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad mažų, paslaugas specifinėje infrastruktūroje teikiančių įmonių atveju institucinis padalijimas gali reikšti ryškų jų susiskaidymą ir didesnes veiklos sąnaudas, taigi ir tai, kad iš viešųjų išteklių bus mokamos didesnės kompensacijos.

17 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas ir būtų nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių.	Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas ir būtų nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių <u>turint omenyje esmines funkcijas, pavyzdžiui, sprendimų dėl linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo priėmimas.</u>
Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai būtų nuo bet kokios geležinkelio įmonės teisiškai atskirti subjektai.	Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti valstybės narės <u>gali imtis veiksmų savo nuožiūra laikydamosi subsidiarumo principo</u> užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai būtų nuo bet kokios geležinkelio įmonės teisiškai atskirti subjektai.

18 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Jei šios direktyvos įsigaliojimo dieną infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise;	Jei šios direktyvos įsigaliojimo dieną infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, Valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise;

Paaškinimas

Leidžia grįžti prie integruotos įmonės modelio, nepriklausomai nuo padėties direktyvos įsigaliojimo dieną.

19 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai.	3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai <u>ir kompetentingų vietos ir regionų valdžios institucijų atstovai, jeigu jų narių dar nėra infrastruktūros valdytojo valdyboje.</u>

Paaiškinimas

Vietos ir regionų valdžios institucijos yra visavertės geležinkelių sistemos partnerės. Todėl jų atstovai turi dalyvauti sprendimus priimančiose ar infrastruktūros, kuri iš esmės yra monopolinė, valdytojo kontrolės institucijose. Jos sieja operatorius ir galutinius naudotojus, kurių poreikiai joms yra gerai žinomi.

20 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7b straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
5. Personalias, išskyrus c punkte nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirkščiai tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija.	5. Personalias, išskyrus c punkte nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirkščiai. <u>Tačiau šis personalas turės laikytis su ankstesne savo veikla susijusių verslo konfidencialumo sąlygų, kaip įprasta komercinės teisės praktikoje, tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija</u>

Paaiškinimas

Proporcingumo principo taikymas: sąvoka „neskelbtina informacija“ yra pernelyg plati, kad užkirstų kelią vidiniam judumui geležinkelių grupėse. Darbuotojų „karantino“ laikotarpių ir kitokių Kinijos sienos pobūdžio kliūčių pakaks užtikrinti, kad „neskelbtina informacija“ nebūtų viešinama įvairiuose tos pačios geležinkelių grupės padalinuose. Kaip įprasta komercinės teisės praktikoje, šis personalas turės laikytis verslo konfidencialumo sąlygų.

21 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7b straipsnis. Nauja dalis po 7 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Europos Komisija iki 2019 m. sausio 1 d. turi parengti tikslias nuostatas dėl mobiliųjų darbuotojų, kad užkirstų kelią dempingo ir konkurencijos dėl darbo užmokesčio praktikai, ir numatyti konkrečią traukinio personalo sertifikavimo procedūrą.</u>

Paaiškinimas

Geležinkelių sektoriuje būtina vengti dempingo ir konkurencijos dėl darbo užmokesčio praktikos, kurios pavyzdžių pastebėta kelių ir jūrų sektoriuose.

22 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7c straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Atitikties patikros procedūra	Atitikties patikros procedūra
1. Atitikties patikros procedūra Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva priima sprendimą, ar vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys infrastruktūros valdytojai vykdo 7a ir 7b straipsnių reikalavimus ir ar	1. Atitikties patikros procedūra Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva priima sprendimą, ar vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys infrastruktūros valdytojai vykdo <u>Z</u> , 7a ir 7b straipsnių reikalavimus ir ar

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>vykdant šiuos reikalavimus tinkamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir atitinkamoje rinkoje nebūtų konkurencijos iškraipymo.</p>	<p>vykdant šiuos reikalavimus tinkamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir atitinkamoje rinkoje nebūtų konkurencijos iškraipymo.</p>
<p>2. Komisija turi teisę reikalauti, kad valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.</p>	<p>2. Komisija turi teisę reikalauti, kad <u>susijusi</u> valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis, <u>susijusiomis kompetentingomis valdžios institucijomis</u> ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.</p>
<p>3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teises geležinkelio įmonėms, sudarantioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija informuoja valstybes nares, kad pagal 1 dalį nepateiktas joks prašymas, arba jei prašymą dar turi išnagrinėti Komisija, arba jei 62 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ji nusprendžia, kad:</p>	<p>3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teises geležinkelio įmonėms, sudarantioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija informuoja valstybes nares, kad pagal 1 dalį nepateiktas joks prašymas, arba jei prašymą dar turi išnagrinėti Komisija, arba jei 62 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ji nusprendžia, kad:</p>
<p>a) negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį arba</p>	<p>a) negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį arba</p>
<p>b) atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba</p>	<p>b) atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo <u>Z</u>, 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba</p>
<p>c) valstybėje narėje, kurioje įsteigtas atitinkamas infrastruktūros valdytojas, vykdant 7a ir 7b straipsniuose nustatytus reikalavimus nepakankamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir kad nebūtų iškreipiama konkurencija.</p>	<p>c) valstybėje narėje, kurioje įsteigtas atitinkamas infrastruktūros valdytojas, vykdant <u>Z</u>, 7a ir 7b straipsniuose nustatytus reikalavimus nepakankamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir kad nebūtų iškreipiama konkurencija.</p>
<p>Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.</p>	<p>Komisija priima sprendimą per pagrįstą <u>30 darbo dienų</u> laikotarpį.</p>
<p>4. Atitinkama valstybė narė gali prašyti Komisijos panaikinti savo 3 dalyje nurodytą sprendimą 62 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, jei ta valstybė narė įrodo Komisijai, kad priežastys, kuriomis grindžiamas sprendimas, yra pašalintos. Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.</p>	<p>4. Atitinkama valstybė narė gali prašyti Komisijos panaikinti savo 3 dalyje nurodytą sprendimą 62 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, jei ta valstybė narė įrodo Komisijai, kad priežastys, kuriomis grindžiamas sprendimas, yra pašalintos. Komisija priima sprendimą per pagrįstą <u>30 darbo dienų</u> laikotarpį.</p>
<p>5. Nepažeidžiant 1–4 dalių, 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų vykdymą nuolat stebi 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija. Bet kuris pareiškėjas turi teisę paduoti apeliacinį skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad šie reikalavimai nevykdomi. Gavusi tokį apeliacinį skundą, reguliavimo institucija per 56 straipsnio 9 dalyje nurodytą terminą priima sprendimą dėl visų priemonių, kurios būtinos padėčiai ištaisyti.</p>	<p>5. Nepažeidžiant 1–4 dalių, <u>Z</u>, 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų vykdymą nuolat stebi 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija. Bet kuris pareiškėjas turi teisę paduoti apeliacinį skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad šie reikalavimai nevykdomi. Gavusi tokį apeliacinį skundą, reguliavimo institucija per 56 straipsnio 9 dalyje nurodytą terminą priima sprendimą dėl visų priemonių, kurios būtinos padėčiai ištaisyti.</p>

Paaiškinimas

Komisija diskriminuoja vertikaliosios integracijos įmones. Ji turėtų vienodai tikrinti integruotas bendroves ir atskiras įmones. Kaip bet kuris priežiūros organas, Komisija turi laikytis tikslių terminų, kad būtų užtikrintas didesnis teisinis tikrumas visiems veiklos vykdytojams.

23 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7d straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Koordinavimo komitetas</p> <p>1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, jei taikoma, regionų ir vietos institucijų atstovai. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.</p>	<p>Koordinavimo komitetas</p> <p>1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai sudarytų kiekvieno tinklo, ar jis būtų nacionalinis, regioninis ar vietos, koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, jei taikoma, regionų ir vietos institucijų atstovai. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.</p>

Paaiškinimas

Vietos ir regionų valdžios institucijos, būdamos vienos pagrindinių veiklos vykdytojų įgyvendinant transporto politiką, būtina turi dalyvauti Koordinavimo komiteto veikloje.

24 pakeitimas

COM (2013) 29 final

7e straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Europos infrastruktūros valdytojų tinklas</p> <p>1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010[11] ir Sprendime 2012/88/ES[12] nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą.</p> <p>Komisija yra tinklo narė. Ji koordinuoja ir remia tinklo veiklą ir, prireikus, jo nariams teikia rekomendacijas. Ji užtikrina aktyvų atitinkamų infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą.</p>	<p>Europos infrastruktūros valdytojų tinklas</p> <p>1. <u>Dvejus metus nuo šios direktyvos įgyvendinimo</u> valstybės narės <u>reikalauja užtikrinti</u>, kad infrastruktūros valdytojai dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010[11] ir Sprendime 2012/88/ES[12] nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, <u>įgyvendinimą bei veiksmingą regioninį geležinkelių sektoriaus bendradarbiavimą tarpvalstybinio lygmeniu.</u></p> <p>Komisija yra tinklo narė. Ji koordinuoja ir remia tinklo veiklą ir, prireikus, jo nariams teikia rekomendacijas. Ji užtikrina aktyvų atitinkamų infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą. <u>Ne rečiau kaip kas dvejus metus ji teikia ataskaitas apie šio tinklo pažangą Regionų komitetui ir 57 straipsnyje numatytam reguliavimo institucijų tinklui.</u></p>

Paaiškinimas

Europos infrastruktūros valdytojų tinklas – tai galimybė tinkamu lygmeniu spręsti tarpvalstybines veiklos problemas. Vietos valdžios institucijos turėtų būti kviečiamos dalyvauti šio tinklo veikloje. Lygiai taip pat reguliavimo institucijų tinklas turi būti informuojamas apie infrastruktūros valdytojų tinklo pažangą.

25 pakeitimas

COM (2013) 29 final

Naujas straipsnis po 7e straipsnio

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Infrastruktūros valdytojas iš savo darbuotojų paskiria atstovą, atsakingą už ryšius su vietos ir regionų valdžios institucijomis. Šis atstovas privalo gebėti infrastruktūros valdytojo vardu per penkias dienas atsakyti į bet kurį vietos ar regionų valdžios institucijos klausimą.</u>

Paaiškinimas

Infrastruktūros valdytojų gebėjimų stiprinimas turi būti neatsiejamas nuo didesnės atsakomybės tarptautiniu lygmeniu veikiant per infrastruktūros valdytojų tinklą, taip pat vietos lygmeniu. Dirbdamas vieno langelio principu vietos ir regionų valdžios institucijų kontaktinis asmuo turi gebėti greitai atsakyti į jam užduodamus klausimus.

26 pakeitimas

COM (2013) 29 final

10 straipsnis. Nauja dalis po 2 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Siekiant užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie geležinkelio stočių, stočių ir jų peronų valdytojai operatoriams ir visiems kandidatams suteikia galimybę naudotis internetine skundų forma. Reguliavimo institucijos ir susijusios kompetingos valdžios institucijos kasmet gauna šių skundų ataskaitą.</u>

Paaiškinimas

Turi būti numatyta galimybė nediskriminacinę prieigą vertinti reguliariai, visų pirma vietos ir regionų valdžios institucijoms, kurios suinteresuotos, kad naudotojams būtų suteiktos kokybiškos transporto paslaugos.

27 pakeitimas

COM (2013) 29 final

11 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:	55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį <u>du mėnesius</u> nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
a) kompetentingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;	a) kompetentingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;
b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;	b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;
c) infrastruktūros valdytojas;	c) infrastruktūros valdytojas;
d) geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį.	d) geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį.

Paaiškinimas

Vieno mėnesio terminas pernelyg trumpas pareikšti prieštaravimams dėl naujos transporto paslaugos, kuri kelia pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

28 pakeitimas

COM (2013) 29 final

13a straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Bendros informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemos	Bendros informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemos
1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007[13] ir Direktyvos 2010/40/ES[14], valstybės narės gali reikalauti, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalinti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.	1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007[13] ir Direktyvos 2010/40/ES[14], valstybės narės gali reikalauti reikalauja, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalinti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Je Kai tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.
	<u>Vietos ir regionų valdžios institucijų atstovų kolegija yra šio juridinio subjekto ar asociacijos dalis ir visapusiškai dalyvauja priimant sprendimus.</u>

Paaiškinimas

Šis straipsnis yra teisinis pagrindas siekiant konkurencingoje rinkoje įgyvendinti regionų tikslą suderinti bilietų pardavimo sistemas. Jis suteikia galimybę spręsti įvairias iškilusias bilietų pardavimo sistemų problemas geležinkelio stotyse, kurias valdo rinkoje įsitvirtinęs geležinkelių operatorius.

Nacionaliniu lygmeniu paslaugas teikiančioms įmonėms reikalavimas dalyvauti nacionalinėse informacijos teikimo sistemose turėtų būti privalomas, nes susijusių paslaugų vystymas yra vienas svarbiausių veiksmų didinant kolektyvinio transporto, visų pirma geležinkelių, patrauklumą. Todėl vietos valdžios institucijos turėtų dalyvauti sistemos valdymo organų veikloje.

29 pakeitimas

COM (2013) 29 final

59 straipsnis. Nauja dalis po 3 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Vertikaliosios integracijos įmonėms, valdančioms mažesnę negu 150 km infrastruktūrą ar teikiančioms tik vietos geležinkelių transporto paslaugas, netaikomos 7 ir 7a–7c straipsnių nuostatos, kai šios paslaugos susijusios su pagalbiniu jūrų ir vidaus vandenų uostų infrastruktūros valdymu, nepažeidžiant šios direktyvos 13 straipsnio 3 dalies ir maršrutinio krovinių vežimo, vadinamojo „short-liner“, nuostatų.</u>

Paaiškinimas

Šiuo pakeitimu siekiama, kad 7 ir 7a–7c straipsnių nuostatos nebebūtų taikomos nedideliems geležinkelių tinklams ir vietos veiklai, kuri padeda tenkinti nedidelius vietos poreikius. Taip pat primenama nediskriminacinė prieiga prie paslaugoms reikalingos įrangos.

30 pakeitimas

COM (2013) 29 final

59 straipsnis. Nauja dalis po 3 dalies

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<u>Vertikaliosios integracijos įmonėms, valdančioms šios direktyvos 32 straipsnio 3 dalyje minimus konkrečius investicinius projektus, ir kurios vykdo veiklą tiesioginės kitų transporto rūšių konkurencijos sąlygomis, netaikomos 7 ir 7a–7c straipsnių nuostatos.;</u>

Paaiškinimas

Šiuo pakeitimu, atsižvelgiant į kitas Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, siekiama, kad 7 ir 7a–7c straipsnių nuostatos nebebūtų taikomos ypatingiems „konkrečių investicinių projektų“ atvejams, iš kurių pelno galima tikėtis tik po daugelio metų.

31 pakeitimas

COM (2013) 27 final

29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
(29) siekiant veiksmingai užtikrinti agentūros funkcijų įgyvendinimą, valstybės narės ir Komisija turėtų būti atstovaujamos valdančiojoje taryboje, turinčioje reikiamus įgaliojimus, įskaitant biudžeto sudarymo ir metinių bei daugiamečių darbo programų patvirtinimo;	(29) siekiant veiksmingai užtikrinti agentūros funkcijų įgyvendinimą, valstybės narės ir Komisija turėtų būti atstovaujamos valdančiojoje taryboje, turinčioje reikiamus įgaliojimus, įskaitant biudžeto sudarymo ir metinių bei daugiamečių darbo programų patvirtinimo; <u>šiais klausimais turi būti konsultuojamasi su Regionų komitetu ir atstovaujamosiomis organizacijomis.</u>

Paaiškinimas

Su geležinkelių sektoriaus atstovaujamyjū organizacijų tinklu ir Regionų komitetu turėtų būti konsultuojamasi įgyvendinant metinę ir daugiametę ERA darbo programą, kadangi ir minėtam tinklui, ir Regionų komitetui aktualūs ERA darbo rezultatai ir prioritetai.

32 pakeitimas

COM (2013) 27 final

35 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	Pakeitimas
Už 2 dalies c ir d punktuose nurodytų licencijų ir sertifikatų išdavimą atsakingos nacionalinės institucijos per vieną mėnesį praneša agentūrai apie kiekvieną sprendimą išduoti, atnaujinti, pakeisti ar panaikinti tas licencijas ir sertifikatus.	<u>Už 2 dalies c ir d punktuose nurodytų licencijų ir sertifikatų išdavimą atsakingos nacionalinės institucijos per vieną mėnesį praneša agentūrai apie kiekvieną sprendimą išduoti, atnaujinti, pakeisti, atsisakyti išduoti ar panaikinti tas licencijas ir sertifikatus pateikdamos motyvuotą sprendimo paaiškinimą. Agentūra per mėnesį išklauso suinteresuotąsias šalis ir patvirtina arba atšaukia sprendimą.</u>

Paaiškinimas

Norima, kad nacionalinės institucijos nepritruktų priemonių apskūsti priimtus sprendimus prieš kreipdamosi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą. Tuo tikslu Europos geležinkelio agentūra turėtų dalyvauti patvirtinant ar atšaukiant su bendros Europos geležinkelių erdvės principais nederančius nacionalinius sprendimus.

33 pakeitimas

COM (2013) 27 final

48 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
5. Valdančioji taryba iki kiekvienų metų lapkričio 30 d. taip pat priima ir atnaujina strateginę daugiametę darbo programą. Ji atsižvelgia į Komisijos nuomonę. Dėl projekto konsultuojamasi su Europos Parlamentu ir 34 straipsnyje nurodytais tinklais. Priimta daugiametė darbo programa persiunčiama valstybėms narėms, Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai ir 34 straipsnyje nurodytiems tinklams.	5. Valdančioji taryba iki kiekvienų metų lapkričio 30 d. taip pat priima ir atnaujina strateginę daugiametę darbo programą. Ji atsižvelgia į Komisijos nuomonę. Dėl projekto konsultuojamasi su Europos Parlamentu, <u>Regionų komitetu</u> ir 34 straipsnyje nurodytais tinklais. Priimta daugiametė darbo programa persiunčiama valstybėms narėms, Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, <u>Regionų komitetui</u> ir 34 straipsnyje nurodytiems tinklams.

Paaiškinimas

Įgyvendinant daugiametę ERA darbo programą turėtų būti konsultuojamasi ir su Regionų komitetu, kadangi vietos ir regionų valdžios institucijos prisideda prie riedmenų finansavimo ir yra tiesiogiai suinteresuotos sąveikos ir saugos gerinimu.

34 pakeitimas

COM (2013) 27 final

54 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
1. Agentūros priimti sprendimai gali būti apskundžiami apeliacinei tarybai laikantis 12, 16, 17 ir 18 straipsnių.	1. Agentūros priimti sprendimai <u>arba nereagavimas per nustatytą laikotarpį</u> gali būti apskundžiami apeliacinei tarybai laikantis 12, 16, 17 ir 18 straipsnių.

Paaiškinimas

Turi būti numatyta galimybė kreiptis į apeliacinę tarybą tais atvejais, kai agentūra nereaguoja ar nepriima sprendimų per nustatytą terminą.

35 pakeitimas

COM (2013) 27 final

56 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>1. Tirdama skundą, apeliacinė valdyba veikia operatyviai. Laikydamosi nustatytų terminų, ji kviečia apeliacinio proceso šalis per atitinkamus terminus pareikšti pastabas dėl jos ar kitų apeliacinio proceso šalių pranešimų tiek kartų, kiek reikia. Apeliacinio proceso šalys turi teisę teikti žodinius paaiškinimus.</p>	<p>1. Tirdama skundą, apeliacinė valdyba veikia operatyviai. Laikydamosi nustatytų terminų, ji kviečia apeliacinio proceso šalis per atitinkamus terminus pareikšti pastabas dėl jos ar kitų apeliacinio proceso šalių pranešimų tiek kartų, kiek reikia. Apeliacinio proceso šalys turi teisę teikti žodinius paaiškinimus.</p> <p><u>Apeliacinė valdyba išnagrinės visus skundus, konkrečiais atvejais paprašys pateikti susijusios informacijos ir per mėnesį nuo skundo gavimo pradės konsultacijas su atitinkamomis šalimis. Ji turės pateikti nuomonę dėl kiekvieno skundo ir imtis būtinų priemonių padėčiai ištaisyti. Per iš anksto nustatytą pagrįstą laikotarpį (bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per du mėnesius nuo visos susijusios informacijos gavimo) ji argumentuotai informuos atitinkamas šalis apie savo sprendimą. Nesulaukus atsakymo iš agentūros per nustatytą terminą, apeliacinė valdyba gali įpareigoti agentūrą imtis veiksmų ir prireikus jai taikyti finansinę baudą.</u></p>

Paaiškinimas

Svarbu patikslinti nagrinėjant gautus skundus apeliacinės valdybos taikomą procedūrą ir terminus (pavyzdžiui, reikėtų apibrėžti, kuri data yra laikoma prašymo gavimo data, kad procedūrai prasidėjus būtų galima apskaičiuoti terminą).

Apeliacinei valdybai reikėtų suteikti konkrečių įgaliojimų, kad būtų galima taikyti jos sprendimus, pavyzdžiui, įpareigojimą imtis veiksmų ar finansinių nuobaudų (baudų), ypač kai agentūra nesilaiko terminų.

36 pakeitimas

COM (2013) 27 final

Naujas straipsnis po 77 straipsnio

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<p>1. <u>Agentūra priima sprendimus vadovaudamasi 12, 16, 17 ir 18 straipsniais praėjus [dvejiems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo]. Iki tos dienos valstybės narės toliau įgyvendina taikomus teisės aktus ir taisykles.</u></p>

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<p><u>2. Per papildomą 42 mėnesių pereinamąjį laikotarpį nuo 1 dalyje numatytos datos valstybės narės toliau išduoda sertifikatus ir leidimus nukrypstant nuo 12, 16, 17 ir 18 straipsnių nuostatų, vadovaujantis taisyklėse dėl jų įgyvendinimo pagal 75 straipsnį Komisijos numatytais sąlygomis. Prieš paskelbdama sprendimus agentūra turi įvertinti, ar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>tai sumažins geležinkelių saugos lygį ir (arba)</u> — <u>tai bus savavališka diskriminacija ar pernelyg didelis geležinkelio transporto paslaugų ribojimas.</u> <p><u>Agentūra gali paprašyti susijusių nacionalinių saugos institucijų iš dalies pakeisti sprendimą, suspenduoti jo taikymą ar jį atšaukti. Jeigu nacionalinė saugos institucija atsisako imtis veiksmų, agentūra gali prašymą pateikti Komisijai ir 75 straipsnyje minimam komitetui.</u></p>

Paiškinimas

Vadovaujantis Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) pereinamojo laikotarpio modeliu dėl atsakomybės lėktuvų atitikties klausimais Europos geležinkelio agentūrai taip pat reikėtų numatyti panašų mechanizmą, kad būtų galima pamažu įdarbinti papildomų darbuotojų ir juos apmokyti.

37 pakeitimas

COM (2013) 30 final

I priedo 4.2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<p><u>3. Sąnaudų kontrolė</u></p> <p><u>Atliekant siūlomų priemonių naudingumo analizę, be kita ko, atsižvelgiama į:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>siūlomos priemonės sąnaudas,</u> — <u>taikymo srities išplėtimo įtraukiant konkrečias tinklų ir transporto priemonių subkategorijas, naudą sąveikai,</u> — <u>kapitalo išlaidų ir mokesčių sumažinimą dėl masto ekonomijos ir geresnio transporto priemonių išnaudojimo,</u> — <u>investicijų ir techninės priežiūros / eksploatavimo išlaidų sumažinimą dėl padidėjusios konkurencijos tarp gamintojų ir techninės priežiūros įmonių,</u> — <u>naudą aplinkai dėl geležinkelių sistemos techninio pagerinimo,</u> — <u>eksploatavimo saugos padidėjimą.</u> <p><u>Be to, įvertinimas nurodys numatomą poveikį visiems susijusiems operatoriams ir ekonomikos veikėjams, įskaitant ir vietos ir regionų valdžios institucijas.</u></p>

Paaiškinimas

Reikėtų grąžinti šį dabartinės direktyvos straipsnį (I priedo 4.2 dalis), kad būtų atliekamas visų numatomų techninių sprendimų, visų techninių sąveikos specifikacijų ekonominio naudingumo vertinimas siekiant perspektyviausių sprendimų įgyvendinimo, visų pirma vietos ir regionų valdžios institucijų labui.

2013 m. spalio 8 d., Briuselis

*Regionų komiteto
Pirmininkas*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
