



Briuselis, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**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 sukuriamą bendra Europos
geležinkelių erdvė**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2011 m. kovo 28 d. priimtoje 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto politikos¹ Komisija pristatė savo bendros Europos geležinkelių erdvės, kurioje veiktų geležinkelių vidaus rinka ir Europos geležinkelio įmonės galėtų teikti paslaugas be nereikalingų techninių ir administracinių kliūčių, viziją.

Keliose politikos iniciatyvose pripažinta, kad geležinkelių infrastruktūra gali būti vidaus rinkos pagrindas ir tvarų augimą skatinantis veiksnys. 2012 m. sausio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose pažymėta, kad svarbu išnaudoti visiškai integruotos bendrosios rinkos augimo potencialą, įskaitant su tinklų sektoriais susijusias priemones. 2012 m. gegužės 30 d. priimtame Komisijos komunikate „Stabilumo, ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo užtikrinimo veiksmai“ pabrėžta, kad geležinkelių sektoriuje svarbu toliau mažinti reguliavimo našta ir kliūtis patekti į rinką. Panašiai, 2012 m. birželio 8 d. priimtame Komisijos komunikate dėl geresnio bendrosios rinkos valdymo² taip pat pabrėžta transporto sektoriaus svarba.

Be to, būsimoje 2014–2020 m. daugiamečioje finansinėje programoje Komisija pasiūlė sukurti Europos infrastruktūros tinklų priemonę ir iš tai priemonei skirto bendro 50 mlrd. EUR finansinio paketo transporto infrastruktūrai skirti 31,7 mlrd. EUR.

Paskutinį dešimtmetį trimis geležinkelių dokumentų rinkiniais palaipsniui atvertos nacionalinės rinkos ir padidintas geležinkelių sektoriaus konkurencingumas ir sąveikumas ES lygmeniu. Tačiau, nepaisant didelių ES teisyno pakeitimų, geležinkelių, kaip transporto rūšies, dalis ES vidaus transporto rinkoje išliko nedidelė. Šiuo pasiūlymu siekiama pašalinti likusias kliūtis, kurios trukdo didinti geležinkelių rinkų efektyvumą.

1.2. Spręstinos problemos

Likusios kliūtys visų pirma susijusios su patekimu į keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų rinką. Daugelyje valstybių narių šios rinkos yra uždaros konkurencijai; taip ne tik ribojamas jų vystymasis, bet ir sudaromos nevienodos sąlygos valstybėse narėse, kurios atvėrė savo rinkas, ir valstybėse narėse, kurių rinkos uždaros.

Didžioji dalis keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų negali būti teikiamos vien tik komerciniu pagrindu – jas teikiant reikalinga valstybės parama. Jos teikiamos pagal viešųjų paslaugų sutartis. Todėl šiuo teisės aktų rinkiniu taip pat sprendžiamas konkursų dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo klausimas ir kiti klausimai, kaip antai galimybė potencialiems konkurso dalyviams naudotis geležinkelių riedmenimis ir integruotojo tvarkaraščių sudarymo bei bilietų pardavimo sistemos, kai tai naudinga keleiviams.

Kitos problemos, trukdančios panaudoti visą geležinkelių rinkų potencialą, yra susijusios su infrastruktūros valdytojų valdymu. Kadangi infrastruktūros valdytojai yra natūralūs monopoliai, jie ne visada reaguoja į rinkos ir jos vartotojų poreikius ir taip trukdo viso sektoriaus veiklai. Kai kuriose valstybėse narėse infrastruktūros valdytojai negali vykdyti savo užduočių, nes jų funkcijos paskirstytos skirtingoms organizacijoms. Be to, dabartinė teisinė sistema nepadėjo gerinti tarpvalstybinio infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo.

¹ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

² Geresnė bendrosios rinkos valdysena, COM(2012) 259.

Be to, kliūčių patekti į rinką atsiranda todėl, kad infrastruktūros valdymas ir transporto paslaugos sudaro tą pačią integruotą struktūrą. Tokiu atveju infrastruktūros valdytojams iškyla interesų konfliktas, nes jie turi atsižvelgti į integruotos struktūros bei ją sudarančių transporto patronuojamųjų įmonių verslo interesus, todėl, suteikdami prieigą prie infrastruktūros, yra skatinami laikytis diskriminacinio požiūrio.

Galiausiai, esant integruotoms struktūroms daug sunkiau reikalauti atskirti infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų apskaitą. Reguliavimo institucijoms sunku atsekti tarp įvairių integruotos struktūros patronuojamųjų įmonių ir patronuojančiosios bendrovės vykstantį kapitalo judėjimą. Apskaitos priemonėmis galima dirbtinai padidinti arba sumažinti atitinkamų patronuojamųjų įmonių rezultatus. Kryžminių subsidijų teikimas ir infrastruktūrai skirtų lėšų pervedimas konkurencinei veiklai labai trukdo naujiems ūkio subjektams patekti į rinką, nes jie neturi galimybių pasinaudoti tokiomis lėšomis. Be to, kryžminės subsidijos gali reikšti valstybės pagalbą konkurencinei veiklai.

1.2 Bendrieji tikslai

Pagrindinis Europos Sąjungos transporto politikos tikslas – užtikrinant aukštą konkurencijos lygį ir darnią, proporcingą ir tvarią ekonominės veiklos plėtrą, sukurti vidaus rinką. 2011 m. transporto baltojoje knygoje teigiama, kad iki 2050 m. didžiąją dalį vidutinių nuotolių keleivinio transporto turėtų sudaryti geležinkelių transportas. Toks transporto rūšių proporcijų pasikeitimas prisidėtų prie Europos pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijoje „Europa 2020“³ numatyto tikslo 20 % sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Baltojoje knygoje pateikta išvada, kad jokie dideli pokyčiai transporto srityje nebūtų įmanomi, jei nebūtų tinkamos infrastruktūros ir jei ja nebūtų naudojamosi sumaniau.

Bendras ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio tikslas – gerinti vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę ir efektyvumą ir to siekti šalinant visas likusias teisinės, institucines bei technines kliūtis ir gerinant geležinkelių sektoriaus veiklą bei konkurencingumą, kad būtų toliau plėtojama bendra Europos geležinkelių erdvė.

1.3. Konkretūs tikslai

Šis pasiūlymas apima nuostatas, kuriomis siekiama:

a) atverti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką, siekiant padidinti konkurencinį spaudimą nacionalinėse geležinkelių transporto rinkose, kad būtų siūloma daugiau geresnės kokybės keleivių vežimo paslaugų. Šie pasiūlymai turi būti nagrinėjami kartu su siūlomais Reglamento Nr. 1370/2007/EB (Viešųjų paslaugų įsipareigojimais) pakeitimais ir todėl jais siekiama didinti viešojo keleivių vežimo paslaugų finansavimo efektyvumą;

b) gerinti infrastruktūros valdytojo valdymą, kad būtų užtikrinama vienoda prieiga prie infrastruktūros. To turėtų būti siekiama šalinant interesų konfliktą, kuris daro poveikį infrastruktūros valdytojo sprendimams dėl patekimo į rinką, ir atimant galimybę integruotose struktūrose teikti kryžmines subsidijas. Be to, pasiūlymu siekiama užtikrinti nuoseklų visų infrastruktūros valdytojo funkcijų valdymą. Galiausiai, pasiūlymu siekiama pagerinti infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių paslaugų teikėjų veiklos koordinavimą, kad būtų galima labiau atsižvelgti į rinkos poreikius ir stiprinti tarpvalstybinį infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą.

³ Komisijos komunikatas „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“, COM(2010) 2020.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Kad Komisija galėtų atlikti poveikio vertinimą, išorės konsultanto buvo paprašyta parengti pagalbinį tyrimą ir atlikti tikslines konsultacijas. Tyrimas pradėtas 2011 m. gruodžio mėn., o galutinė ataskaita pateikta 2012 m. gruodžio mėn.

Siekiant sužinoti suinteresuotųjų šalių nuomonę pasirinktas įvairių tikslinių konsultacijų metodų derinys, o ne viešos konsultacijos. 2012 m. kovo 1 d. – balandžio 16 d. 427-ioms su geležinkelių sektoriumi susijusioms suinteresuotosioms šalims (geležinkelio įmonėms, infrastruktūros valdytojams, viešojo transporto ministerijoms, saugos institucijoms, ministerijoms, atstovaujančioms institucijoms, darbuotojų organizacijoms ir t. t.) išsiųsti kiekvienai respondentų grupei specialiai pritaikyti klausimynai. Atsakymai gauti į 40 % klausimynų. Keleivių nuomonės surinktos per Eurobarometro apklausą – per ją 25-iose geležinkelių turinčiose valstybėse narėse lygiomis dalimis apklausta 25 000 visuomenės atstovų. Vietos ir regionų valdžios institucijų nuomonė sužinota pasinaudojant Regionų komiteto tinklu; konsultuotasi ir su geležinkelių sektoriaus dialogo komitetu.

Be konsultacijų, 2012 m. gegužės 29 d. surengtas susitikimas su suinteresuotosiomis šalimis (apie 85 dalyviai), 2012 m. rugsėjo 24 d. – konferencija (apie 420 dalyvių) ir visus 2012 m. vyko pokalbiai su konkrečiomis suinteresuotosiomis šalimis. Komisijos tarnybų atstovai susitiko su Europos geležinkelių bendrijos, Europos keleivinio transporto paslaugų teikėjų, Europos transporto darbuotojų federacijos, Europos keleivių federacijos, Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojų ir Tarptautinės viešojo transporto sąjungos (angl. santrumpa UITP) atstovais. Suinteresuotųjų šalių vizitai ir individualūs pokalbiai taip pat organizuoti Italijoje, Prancūzijoje, Vokietijoje, Nyderlanduose, Lenkijoje, Vengrijoje, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

Per tikslines konsultacijas didžioji dalis suinteresuotųjų šalių pritarė, kad įvairios kliūtys geležinkelio bendrovėms patekti į rinką Europos Sąjungoje daro poveikį vežimo geležinkeliais paslaugų kokybei ir sektoriaus konkurencingumui. 69 % respondentų teigė, kad viena iš problemų – skirtingas teisės aktų interpretavimas. 83 % respondentų teigė, kad pagrindinė kliūtis geležinkelio įmonėms patekti į rinką – infrastruktūros pajėgumų apribojimai.

Konsultacijų rezultatai parodė, kad esama labai įvairių nuomonių, kaip tinkamai užtikrinti nepriklausomą ir efektyvų geležinkelių infrastruktūros valdymą. Didžioji dauguma transporto ministerijų, konkurencijos institucijų, reguliavimo institucijų, nepriklausomų infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, keleivių ir ekspeditorių asociacijų pasisakė už visišką atskyrimą, nes taip būtų užtikrintas visiškas skaidrumas, o visiems ūkio subjektams – vienodos verslo sąlygos. Priešingai, patronuojančiosios bendrovės, nuo tokių bendrovių priklausantys infrastruktūros valdytojai ir darbuotojų atstovai rėmėsi moksline literatūra, kurioje pabrėžiami tokio atskyrimo trūkumai, pavyzdžiui, didesnės sandorių išlaidos ir atskyrimo neefektyvumo pavojus. Šios suinteresuotosios šalys teigė, kad problemoms išspręsti užtektų sustiprinti reguliavimo priežiūrą. 64 % respondentų pritarė idėjai sukurti specialią visų infrastruktūros naudotojų atstovų organizaciją, kad į interesus būtų atsižvelgiama vadovaujantis nediskriminavimo principu.

Per visą konsultacijų procesą Komisija aktyviai ragino suinteresuotąsias šalis jame dalyvauti. Atsižvelgiant į tai, kad visos susijusios šalys turėjo galimybę išsakyti savo nuomonę, atitiktis Komisijos nustatytiems būtiniesiems konsultavimosi standartams buvo užtikrinta.

Remdamasi minėtu išorės tyrimu ir konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis išvadomis, Komisija atliko kiekybinį ir kokybinį siūlomų priemonių poveikio vertinimą. Vertinant

išnagrinėtos alternatyvios galimybės imtis naujų priemonių, skirtų galiojančiai reguliavimo sistemai modernizuoti.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Infrastruktūros valdytojo apibrėžtis (3 straipsnio 2 punktas)

Siekiant užtikrinti, kad visos svarbios infrastruktūros valdymo funkcijos būtų vykdomos nuosekliai, paaiškinime nustatomos visos infrastruktūros valdytojo funkcijos. Juo panaikinama dabartiniame tekste nustatyta galimybė tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijas pavesti kelioms įstaigoms ar įmonėms. Be to, paaiškinama įvairių infrastruktūros valdymo funkcijų reikšmė.

3.2. Tarptautinės keleivių vežimo paslaugos apibrėžtis (3 straipsnio 5 punktas)

Dabartinio 3 straipsnio 5 punkte apibrėžiamos tarptautinės keleivių vežimo paslaugos. Atvėrus keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką tarptautinių keleivių vežimo paslaugų ir keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų atskyrimas šios direktyvos tikslais tampa nebeaktualus. Todėl ši apibrėžtis išbraukiama.

3.3. Integruotos grupės apskaitos atskyrimas (6 straipsnio 2 dalis)

Dabartinėje 6 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad valdyti infrastruktūrą ir teikti transporto paslaugas gali viena įmonė, tačiau turi būti laikomasi apskaitos atskyrimo reikalavimų. Kadangi pasiūlyme pateiktos konkrečios šių dviejų veiklos rūšių atskyrimo taisyklės, ši nuostata turi būti išbraukta.

3.4. Institucinis infrastruktūros valdytojo atskyrimas (7 straipsnis)

Šia nuostata nustatoma, kad infrastruktūros valdytojais turėtų būti pajėgūs vykdyti visas tvariam infrastruktūros plėtojimui užtikrinti reikalingas funkcijas. Be to, ja nustatomas institucinis infrastruktūros valdytojo atskyrimas nuo transporto paslaugų, nes tam pačiam juridiniam ar fiziniam asmeniui draudžiama tuo pačiu metu kontroliuoti infrastruktūros valdytoją ir geležinkelio įmonę arba jiems daryti įtaką. Pagal ją numatoma galimybė valstybei narei valdyti abu juridinius asmenis, tačiau jų kontrolę turėtų vykdyti skirtingos ir teisiškai viena nuo kitos atskirtos valdžios institucijos.

3.5. Infrastruktūros valdytojų nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėse (7a ir 7b straipsniai)

Pasiūlyme numatoma, kad infrastruktūros valdytojas gali ir toliau nuosavybės teise priklausyti vertikaliosios integracijos įmonėms, įskaitant tas, kurios turi patronuojančiosios bendrovės struktūrą. Tačiau paaiškinama, kad šia galimybe galima pasinaudoti tik jei tenkinamos sąlygos, kuriomis užtikrinama, kad vykdydamas visas savo funkcijas infrastruktūros valdytojas turėtų faktinę sprendimų priėmimo teisę. Be to, nustatoma, kad infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti turi būti taikomos griežtos ir veiksmingos apsaugos priemonės. Pasiūlyme patikslinama, kad šios apsaugos priemonės turėtų būti susijusios su įmonės struktūra, įskaitant infrastruktūros valdytojo ir kitų integruotos grupės bendrovių finansinių procedūrų atskyrimą. Be to, nustatomos infrastruktūros valdytojo valdymo struktūros taisyklės.

3.6. Atitikties patikra (7c straipsnis)

Šia nuostata nustatoma, kad valstybės narės gali apriboti geležinkelių paslaugų teikėjų, kurie sudaro vertikaliosios integracijos įmonę, prieigos prie infrastruktūros teises, jei Komisija negali patvirtinti, kad apsaugos priemonės, skirtos infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti, įgyvendintos veiksmingai.

3.7. Koordinavimo komitetas (7d straipsnis)

Šia nuostata siekiama užtikrinti gerą infrastruktūros valdytojo ir tinklo naudotojų, kuriems daro poveikį jo sprendimai (pavyzdžiui, pareiškėjų, keleivių atstovų, krovinių vežimo paslaugų vartotojų atstovų, regionų ir vietos valdžios institucijų), veiklos koordinavimą. Joje nurodomi klausimai, kuriais infrastruktūros valdytojas turėtų konsultuotis su tinklo naudotojais, pavyzdžiui, susiję su tinklo naudotojų infrastruktūros plėtojimo poreikiais, veiklos tikslais, pajėgumų paskirstymu ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimu.

3.8. Europos infrastruktūros valdytojų tinklas (7e straipsnis)

Siekiant plėtoti Europos geležinkelių tinklą, pasiūlymu numatyta sukurti tarpvalstybinį infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo forumą. Šio forumo veikla apima bendradarbiavimą kuriant svarbiausius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo plano įgyvendinimą. Be to, siekiant pagerinti infrastruktūros valdytojų teikiamų paslaugų kokybę, pasiūlyme numatytas šio tinklo vaidmuo stebint infrastruktūros valdytojų veiklą.

3.9. Prieigos prie geležinkelių infrastruktūros sąlygos (10 straipsnis)

10 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama siekiant Europos geležinkelio įmonėms suteikti prieigos prie geležinkelių infrastruktūros teises, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas. Kadangi šiuo metu galiojančiuose teisės aktuose daromas skirstymas į tarptautines ir vidaus paslaugas panaikinamas, 10 straipsnio 3 ir 4 dalys, kuriomis siekta paslaugų pobūdį (tarptautinės ar vidaus), turi būti išbrauktos.

3.10. Prieigos teisės apribojimas (11 straipsnis)

Šia nuostata valstybėms narėms suteikiama galimybė apriboti prieigos prie infrastruktūros teises, kuriomis naudojantis būtų teikiamos vidaus ar tarptautinės paslaugos, jei dėl naudojimosi šia teise kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Šia nuostata nustatoma, kad įvertinti, ar dėl valstybės viduje teikiamų paslaugų kyla pavojus viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, turi reguliavimo institucijos pagal bendras procedūras ir vadovaudamosi bendrais kriterijais. Šiuo metu tokia nuostata taikoma tarptautinėms paslaugoms.

3.11. Bendros informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemos (13a straipsnis)

Siekiant užtikrinti, kad keleiviai ir toliau gautų naudos dėl tinklo poveikio, šia nuostata valstybėms narėms suteikiama galimybė, neiškreipiant konkurencijos, sukurti visoms keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančioms geležinkelio įmonėms bendras informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemas. Be to, šia nuostata numatoma, kad geležinkelio įmonės turi priimti koordinuotus nenumatytų atvejų planus, pagal kuriuos didelių eismo sutrikimų atveju būtų teikiama pagalba keleiviams.

3.12 Su pajėgumais susijusios teisės (38 straipsnio 4 dalis)

Ši nuostata iš dalies keičiama siekiant visiems rinkos dalyviams suteikti pakankamai teisinio tikrumo vykdyti veiklą. Ja nustatomas laikotarpis, per kurį reguliavimo institucijos turėtų įvertinti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Tai dera su infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procedūra.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

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 sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) per paskutinį dešimtmetį keleivių vežimo geležinkeliais apimtis didėjo nepakankamai, kad keleivinio geležinkelių transporto dalis, palyginti su automobilių ir oro transporto dalimi, padidėtų. Keleivinis geležinkelių transportas, kaip transporto rūšis, Europos Sąjungoje sudarė 6 %, ir ši dalis beveik nesikeitė. Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos atsiliko nuo vis didėjančio pasiūlos poreikio ar kokybės reikalavimų;
- (2) Sąjungos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka konkurencijai atverta 2007 m. Direktyva 2004/51/EB⁶, o Sąjungos tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka – 2010 m. Direktyva 2007/58/EB⁷. Be to, kai kurios valstybės narės konkurencijai atvėrė savo nacionalines keleivių vežimo paslaugų rinkas – suteikė laisvo patekimo į rinką teises, viešųjų paslaugų sutartis pradėjo sudaryti konkurso tvarka arba pradėjo taikyti abi šias priemones;
- (3) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė⁸, sukuriamą bendra Europos geležinkelių transporto erdvė, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir

⁴ OL C , , p. .

⁵ OL C , , p. .

⁶ OL L 164, 2004 4 30, p. 164.

⁷ OL L 315, 2007 12 3, p. 44.

⁸ OL C 343, 2012 12 14, p. 32.

infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros vykdymo taisyklės. Nustačius visus šiuos elementus dabar įmanoma visiškai atverti Sąjungos geležinkelių rinką ir pertvarkyti infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros;

- (4) Direktyvoje 2012/34/ES reikalaujama, kad Komisija, remdamasi galiojančiais infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimo reikalavimais, jei reikia, pasiūlytų teisinės priemonės, susijusias su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu, ir sudarytų tinkamas sąlygas nediskriminacinei prieigai prie infrastruktūros užtikrinti;
- (5) siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros valdymą ir naudojimą, turėtų būti įsteigtas koordinavimo komitetas, kuris užtikrintų geresnį infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių veiklos koordinavimą;
- (6) be to, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojas pats nuosekliai valdytų visas tvariam paslaugų teikimui, techninei priežiūrai ir geležinkelių infrastruktūros plėtrai užtikrinti reikalingas funkcijas;
- (7) sukūrus Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, įvairių valstybių narių infrastruktūros valdytojai galėtų kartu veiksmingai spręsti tarpvalstybinius klausimus;
- (8) siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros, reikėtų išspręsti visus dėl integruotų struktūrų, apimančių infrastruktūros valdymą ir transporto veiklą, kylančius interesų konfliktus. Vienintelis būdas vienodai prieigai prie geležinkelio infrastruktūros užtikrinti – pašalinti veiksnius, kurie skatina diskriminuoti konkurentus. Tai būtina siekiant sėkmingai atverti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką. Be to, taip turėtų būti panaikintos kryžminių subsidijų teikimo galimybės, kuriomis naudojasi tokios integruotos struktūros ir kurios taip pat lemia rinkos iškreipimus;
- (9) šiuo metu Direktyvoje 2012/34/ES nustatyti infrastruktūros valdytojų nepriklausomumo nuo geležinkelių transporto įmonių reikalavimai taikomi tik esminėms infrastruktūros valdytojo funkcijoms – sprendimų dėl traukinių linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo priėmimui. Tačiau būtina, kad visos funkcijos būtų vykdomos nepriklausomai, nes konkurentai gali būti diskriminuojami ir vykdant kitas funkcijas. Tai visų pirma taikoma sprendimams dėl investicijų ir dėl techninės priežiūros, nes jais gali būti siekiama plėtoti tas tinklo dalis, kurias daugiausia naudoja integruotos įmonės transporto paslaugų teikėjai. Sprendimai dėl techninės priežiūros darbų planavimo gali turėti įtakos konkurentų galimybėms naudotis traukinių linijomis;
- (10) 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;

- (11) todėl turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų, kad infrastruktūros valdytoją kontroliuojantis juridinis arba fizinis asmuo ar asmenys neturėtų teisės kartu kontroliuoti geležinkelio įmonės ar turėti jos atžvilgiu kitų teisių. Priešingai, kontroliuojant geležinkelio įmonę turėtų būti draudžiama kontroliuoti infrastruktūros valdytoją arba turėti bet kokių teisių jo atžvilgiu;
- (12) jei valstybėse narėse infrastruktūros valdytojas ir toliau sudaro vertikaliosios integracijos įmonę, jos bent turėtų nustatyti griežtas apsaugos priemones, kuriomis užtikrintų faktišką visos infrastruktūros valdytojo veiklos nepriklausomumą nuo integruotos įmonės. Šios apsaugos priemonės turėtų būti susijusios ne tik su infrastruktūros valdytojo bendrovės organizacija integruotos įmonės atžvilgiu, bet ir su infrastruktūros valdytojo valdymo struktūra ir, kiek tai įmanoma integruotoje struktūroje, turėtų padėti išvengti lėšų pervedimo tarp infrastruktūros valdytojo ir kitų integruotą įmonę sudarančių juridinių asmenų. Šios apsaugos priemonės ne tik atitinka galiojančius būtinuosius sprendimų priėmimo nepriklausomumo reikalavimus, susijusius su infrastruktūros valdytojo valdymo nepriklausomumu ir taikomus vykdant Direktyvoje 2012/34/ES nustatytas esmines funkcijas, bet ir juos viršija, nes nustatomos papildomos išlygos, kuriomis panaikinama galimybė infrastruktūros valdytojo pajamas panaudoti kitiems vertikaliosios integracijos įmonės subjektams finansuoti. Tai turėtų būti taikoma neatsižvelgiant į valstybių narių mokesčių įstatymus ir nepažeidžiant ES valstybės pagalbos taisyklių;
- (13) nors ir būtų įgyvendintos nepriklausomumui užtikrinti skirtos apsaugos priemonės, vertikaliosios integracijos įmonės galėtų piktnaudžiauti savo struktūra ir suteikti nepagrįstą konkurencinį pranašumą tokioms įmonėms priklausantiems geležinkelių paslaugų teikėjams. Todėl, nepažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnio, Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva turėtų tikrinti, kad tos apsaugos priemonės būtų veiksmingai įgyvendinamos ir kad nebebūtų konkurencijos iškraipymo atvejų. Jei Komisija negali patvirtinti, kad šis tikslas įgyvendintas, visoms valstybėms narėms turėtų būti suteiktos galimybės apriboti arba panaikinti atitinkamų integruotos įmonės ūkio subjektų prieigos prie infrastruktūros teisę.
- (14) prieigos prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias prieigos teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;
- (15) reguliavimo institucijos, gavusios suinteresuotųjų šalių prašymą ir remdamosi objektyvia ekonomine analize, turėtų atlikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų, teikiamų laisvos prieigos sąlygomis, galimo ekonominio poveikio jau sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims vertinimą;
- (16) atliekant vertinimą turėtų būti atsižvelgiama į poreikį visiems rinkos dalyviams suteikti pakankamai teisinio tikrumo vykdyti veiklą. Procedūra turėtų būti kuo paprastesnė, efektyvesnė ir skaidresnė ir derėti su infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procesu;

- (17) vertinant, ar būtų sutrikdyta viešųjų paslaugų sutarties ekonominė pusiausvyra, reikėtų atsižvelgti į iš anksto nustatytus kriterijus. Tokie kriterijai ir taikytinos procedūros elementai ilgainiui gali kisti, visų pirma atsižvelgiant į reguliavimo institucijų, kompetentingų institucijų ir geležinkelio įmonių patirtį, ir jie gali būti nustatomi atsižvelgiant į specifinius keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų ypatumus;
- (18) vertindamos, ar būtų sutrikdyta viešųjų paslaugų sutarčių ekonominė pusiausvyra, reguliavimo institucijos turėtų atsižvelgti į ketinamų teikti paslaugų ekonominį poveikį jau sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims: visų paslaugų, įtrauktų į tokias viešųjų paslaugų sutartis, pelningumui ir poveikį sutartis sudariusios kompetentingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms. Atliekant šį vertinimą reikėtų išnagrinėti tokius veiksnius kaip keleivinio transporto paklausa, bilietų kainodara, bilietų pardavimo tvarka, stočių vieta ir skaičius bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštis ir dažnumas;
- (19) siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą, valstybėms narėms turėtų būti sudarytos sąlygos reikalauti, kad keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas. Sukūrus tokią sistemą, reikėtų užtikrinti, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos;
- (20) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų⁹ valstybės narės įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pagrįstais atvejais pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas mano, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2012/34/ES iš dalies keičiama taip:

1. 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 punktas pakeičiamas taip:

„(2) infrastruktūros valdytojas – bet kuri įstaiga ar įmonė, užtikrinanti tinklo geležinkelių infrastruktūros plėtojimo, naudojimo ir techninės priežiūros veiksmus; plėtojimo veiksmai apima tinklo, finansų ir investicijų planavimą, taip pat infrastruktūros statybą ir modernizavimą; infrastruktūros naudojimo veiksmai apima visus traukinių linijų paskirstymo (įskaitant galimybės naudotis konkrečiomis linijomis nustatymą bei įvertinimą ir jų paskyrimą), taip pat eismo valdymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo (įskaitant mokesčių nustatymą ir surinkimą) proceso etapus; techninės priežiūros veiksmai apima infrastruktūros atnaujinimą ir kitą turto valdymo veiklą“;

(b) 5 punktas išbraukiamas;

(c) įrašomas toks naujas 31 punktas:

„(31) „vertikaliosios integracijos įmonė – įmonė, kurioje:

⁹ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

- viena ar kelios geležinkelio įmonės nuosavybės teisė visiškai ar iš dalies priklauso tai pačiai įmonei (patronuojančiajai bendrovei) kaip ir infrastruktūros valdytojas, arba
- infrastruktūros valdytojas nuosavybės teisė visiškai ar iš dalies priklauso vienai ar kelioms geležinkelio įmonėms, arba
- viena ar kelios geležinkelio įmonės nuosavybės teisė visiškai ar iš dalies priklauso infrastruktūros valdytojui“;

2. 6 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

3. 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Institucinis infrastruktūros valdytojo atskyrimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas ir būtų nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių.

Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais būtų nuo bet kokios geležinkelio įmonės teisiškai atskirti subjektai.

2. Be to, valstybės narės užtikrina, kad tas pats juridinis ar fizinis asmuo ar asmenys neturėtų teisės:

- a) vienu metu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti, kaip apibrėžta Tarybos Reglamente (EB) Nr. 139/2004¹⁰, geležinkelio įmonę ir infrastruktūros valdytoją, turėti su jais susijusių finansinių interesų arba jų atžvilgiu naudotis bet kokia teise;
- b) skirti stebėtojų tarybos, administracinės tarybos arba infrastruktūros valdytoją teisiškai atstovaujančių įstaigų narius ir kartu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti geležinkelio įmonę, turėti su ja susijusių finansinių interesų ar jos atžvilgiu naudotis bet kokia teise;
- c) būti tiek geležinkelio įmonės, tiek infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos, administracinės tarybos arba įmonę teisiškai atstovaujančių įstaigų nariu;
- d) valdyti geležinkelio infrastruktūrą arba dalyvauti infrastruktūros valdytojo valdymo veikloje ir kartu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti geležinkelio įmonę, turėti su ja susijusių finansinių interesų arba naudotis bet kokia teise jos atžvilgiu, arba valdyti geležinkelio įmonę ar dalyvauti jos valdymo veikloje ir kartu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti infrastruktūros valdytoją, turėti su juo susijusių interesų arba naudotis bet kokia teise jo atžvilgiu.

3. Šio straipsnio įgyvendinimo tikslais – jei 2 dalyje nurodytas asmuo yra valstybė narė ar kita viešoji institucija, infrastruktūros valdytoją ir geležinkelio įmonę kontroliuojančios arba jų atžvilgiu kitomis 2 dalyje nurodytomis

¹⁰

OL C 24, 2004 1 29, p. 1.

teisėmis besinaudojančios dvi atskiros ir teisiškai skirtingos valdžios institucijos yra laikomos ne tuo pačiu asmeniu ar asmenimis.

4. Jei nekyla jokie interesų konflikto ir užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas, infrastruktūros valdytojas gali konkrečius plėtojimo, atnaujinimo ir techninės priežiūros darbus, dėl kurių jis turi teisę priimti sprendimus, pagal subrangos sutartį pavesti atlikti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai organizacijai, kurios veiklą prižiūri infrastruktūros valdytojas.
5. 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.“;

4. Įterpiami šie 7a–7e straipsniai:

„7a straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas būtų suformuotas kaip teisiškai nuo geležinkelio įmonių ar tokias įmones kontroliuojančios patronuojančiosios bendrovės ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų atskirta įstaiga.
2. Geležinkelių transporto paslaugų rinkose veikiantys vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nevaldo infrastruktūros valdytojo akcijų paketo. Analogiškai, infrastruktūros valdytojas geležinkelių transporto paslaugų rinkose aktyviai veikiančią vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų akcijų paketo nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nevaldo.
3. Infrastruktūros valdytojo pajamos negali būti naudojamos kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims finansuoti; iš jų gali būti finansuojamas tik infrastruktūros valdytojo verslas ir mokami dividendai pagrindiniam vertikaliosios integracijos įmonės savininkui. Infrastruktūros valdytojas negali teikti paskolų jokiems kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims ir joks kitas vertikaliosios integracijos įmonę sudarantis juridinis asmuo negali teikti paskolų infrastruktūros valdytojui. Visos kitų juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma rinkos kainomis. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas įsiskolinimas aiškiai atskiriamas nuo kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamo įsiskolinimo, ir šie įsiskolinimai tvarkomi atskirai. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų apskaita vedama taip, kad būtų užtikrintas šių nuostatų vykdymas ir sudarytos sąlygos atskirti infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų finansines procedūras.

4. Nepažeidžiant 8 straipsnio 4 dalies, infrastruktūros valdytojas lėšų kapitalo rinkose ieško savarankiškai, o ne per kitus vertikaliosios integracijos įmonę sudarančius juridinius asmenis. Kiti vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys neieško lėšų per infrastruktūros valdytoją.
5. Infrastruktūros valdytojas visus verslo ir finansinius santykius su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis išsamiai registruoja ir, gavęs prašymą, juos pagal 56 straipsnio 12 dalį pateikia reguliavimo institucijai.

7b straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo, darbuotojų ir vadovų nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. Nepažeidžiant reguliavimo institucijos pagal 56 straipsnį priimamų sprendimų, infrastruktūros valdytojas, vykdydamas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas, faktiškai naudojasi sprendimų priėmimo galiomis ir yra nepriklausomas nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų. Bendra infrastruktūros valdytojo valdymo struktūra ir įstatais užtikrinama, kad nė vienas iš kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų tiesiogiai ar netiesiogiai nenulemtų su šiomis funkcijomis susijusių infrastruktūros valdytojo veiksmų.
2. Infrastruktūros valdytojo valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi būti jokių kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybos ar valdybos nariais nei aukšto rango pareigūnais.

Kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybų ar valdybų nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi būti infrastruktūros valdytojo valdybos nariais nei aukšto rango pareigūnais.

3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai.

Stebėtojų taryba gali konsultotis su 7d straipsnyje nurodytu koordinavimo komitetu jo kompetencijos klausimais.

Sprendimus dėl infrastruktūros valdytojo valdybos narių skyrimo, įgaliojimų termino pratęsimo, darbo sąlygų, įskaitant atlyginimą, ir kadencijos pabaigos priima stebėtojų taryba. Asmenų, kuriuos stebėtojų taryba pasiūlė skirti infrastruktūros valdytojo valdybos nariais arba pratęsti jų įgaliojimų terminą, vardai ir pavardės, kadencijos trukmė ir pabaiga, taip pat siūlomų sprendimų nutraukti kadenciją motyvai pranešami 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai. Tos sąlygos ir šioje dalyje nurodyti sprendimai tampa privalomais tik reguliavimo institucijai juos aiškiai patvirtinus. Reguliavimo institucija gali paprieštarauti tokiems sprendimams, jei iškyla abejonių dėl asmens, pasiūlyto skirti valdybos nariu, profesinio nepriklausomumo arba jei infrastruktūros valdytojo valdybos nario kadencija nutraukiama nepasibaigus nustatytam terminui.

Valdybos nariams, pageidaujantiems pateikti skundą dėl pirmalaikio jų kadencijos nutraukimo, suteikiamos faktinės teisės reguliavimo institucijai pateikti apeliaciją.

4. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai, nustoję dirbti infrastruktūros valdytojo įstaigoje, trejus metus neturi

teisės užimti aukštų pareigų jokių kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įstaigose. Minėtų kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai, nustoję dirbti tų juridinių asmenų įstaigose, trejus metus neturi teisės užimti jokių aukštų pareigų infrastruktūros valdytojo įstaigoje.

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. Vidaus taisyklėse arba darbo sutartyse aiškiai nustatoma, kad su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis palaikomi tik oficialūs ryšiai, susiję su infrastruktūros valdytojo atliekamomis funkcijomis, kurios yra susijusios ir su kitomis vertikaliosios integracijos įmonės nesudarančiomis geležinkelio įmonėmis. 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.
6. Infrastruktūros valdytojas turi reikiamą organizacinį pajėgumą, kad visas savo funkcijas galėtų vykdyti nepriklausomai nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų, ir šių funkcijų ar su jomis susijusios veiklos negali pavesti vykdyti šiems juridiniams asmenims.
7. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi tiesioginių ar netiesioginių interesų, susijusių su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis, ir negauna jokios su jais susijusios tiesioginės ar netiesioginės finansinės naudos. Jų rezultatais grindžiama atlyginimo dalis nepriklauso nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių ar jos kontroliuojamų juridinių asmenų verslo rezultatų, o tik nuo infrastruktūros valdytojo verslo rezultatų.

7c straipsnis

Atitikties patikros procedūra

1. Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva priima sprendimą, ar vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys infrastruktūros valdytojai vykdo 7a ir 7b straipsnių reikalavimus ir ar vykdant šiuos reikalavimus tinkamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir atitinkamoje rinkoje nebūtų konkurencijos iškraipymo.
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.
3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teisės geležinkelio įmonėms, sudarančioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija informuoja valstybės 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:

- a) negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį arba
- b) atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba
- 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 .

Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.

- 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.
- 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.

7d straipsnis

Koordinavimo komitetas

- 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.
- 2. Koordinavimo komitetas infrastruktūros valdytojui ir, jei taikoma, valstybei narei teikia pasiūlymus arba rekomendacijas, susijusius su:
 - a) pareiškėjų poreikiais, susijusiais su infrastruktūros technine priežiūra ir pajėgumų didinimu;
 - b) 30 straipsnyje nurodytose sutartyse nustatytą į naudotojus orientuotą veiklos tikslų ir 30 straipsnio 1 dalyje nurodytų paskatų turiniu ir jų įgyvendinimu;
 - c) 27 straipsnyje nurodytų tinklo nuostatų turiniu ir įgyvendinimu;
 - d) pagal 29 straipsnį valstybės nustatyta apmokestinimo sistema bei taisyklėmis ir infrastruktūros valdytojo nustatyta apmokestinimo sistema, taip pat infrastruktūros mokesčių lygiu ir struktūra;
 - e) infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procesu, įskaitant pirmumo taisykles, taikomas pajėgumų paskirstymui tarp skirtingų kategorijų infrastruktūros naudotojų;
 - f) įvairiarūšio transporto derinimo klausimais;

- g) visais kitais klausimais, susijusiais su prieigos prie infrastruktūros bei naudojimosi ja sąlygomis ir infrastruktūros valdytojo paslaugų kokybe.

Kad koordinavimo komitetas galėtų vykdyti šias užduotis, jis turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas pateiktų atitinkamą su a–g punktais susijusią informaciją.

3. Koordinavimo komitetas parengia darbo tvarkos taisykles, kurios, visų pirma, apima taisykles, susijusias su dalyvavimu posėdžiuose ir jų dažnumu (jie turi būti rengiami bent kas ketvirtį). Koordinavimo komiteto diskusijų ataskaita kasmet teikiama infrastruktūros valdytojui, valstybei narei, susijusiai reguliavimo institucijai ir Komisijai; joje nurodomos atitinkamos komiteto narių pozicijos.

7e straipsnis

Europos infrastruktūros valdytojų tinklas

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. 913/2010¹¹ ir Sprendime 2012/88/ES¹² nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą.

Komisija yra tinklo narė. Ji koordinuoja ir remia tinklo veiklą ir, prireikus, jo nariams teikia rekomendacijas. Ji užtikrina aktyvų atitinkamų infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą.

2. Tinklo nariai dalyvauja 15 straipsnyje nurodytoje rinkos stebėsenos veikloje ir vertina infrastruktūros valdytojų efektyvumą, remdamiesi bendrais rodikliais ir kokybės kriterijais, kaip antai, patikimumo, pajėgumo, eksploatacinės parengties, punktualumo ir jų tinklų saugos, turto kokybės ir panaudojimo, techninės priežiūros, atnaujinimo, gerinimo, investicijų ir finansinio efektyvumo.
3. Komisija gali priimti priemones, kuriomis, visų pirma siekdama užtikrinti lyginamosios analizės nuoseklumą, nustatytų bendrus tinklo veiklos principus bei praktiką ir bendradarbiaujant tinkle taikytinas procedūras. Tos priemonės priimamos įgyvendinimo aktu pagal 62 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą.“;

5. 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Geležinkelio įmonėms suteikiama teisė teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse visų rūšių keleivių vežimo

¹¹ OL C 276, 2010 10 20, p. 22.

¹² OL L 51, 2012 2 23, p. 51.

geležinkeliais paslaugoms teikti. Geležinkelio įmonės turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje ir juos išlaipinti kitoje stotyje. Ta teisė taip pat apima prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, nurodytus II priedo 2 punkte.“;

(b) 3 ir 4 dalys išbraukiamos;

6. 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

(b) 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„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:

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

(c) 3 dalis pakeičiama taip:

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

- a) atitinkama kompetentinga valdžios institucija arba kompetentingos valdžios institucijos;
- b) infrastruktūros valdytojas;
- c) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;
- d) geležinkelio įmonė, siekianti, kad jai būtų suteikta prieiga.“;

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

(d) 5 dalis išbraukiama;

7. įterpiamas šis 13a straipsnis:

„13a straipsnis

Bendros informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemos

1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007¹³ ir Direktyvos 2010/40/ES¹⁴, 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 įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriamą, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.
 2. Valstybės narės reikalauja, kad keleivių vežimo paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės sudarytų ir koordinuotų nenumatytų atvejų planus, pagal kuriuos labai sutrikus paslaugų teikimui teiktų pagalbą keleiviams, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 18 straipsnyje.“;
8. 38 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:
- „4. Jei pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, jis likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją ir susijusias reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nedelsiant ir ne vėliau kaip per penkias dienas būtų informuojamos kompetentingos valdžios institucijos, kurios paskyrė tuo maršrutu teikti viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, kitos susijusios kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;
9. 63 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:
- „1. Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia jos įgyvendinimo ataskaitą.
- Iki tos pačios datos Komisija įvertina, ar vis dar esama su infrastruktūros valdytojais, kurie sudaro vertikaliosios integracijos įmonę, susijusio diskriminavimo ar kitokio pobūdžio konkurencijos iškraipymo. Prireikus Komisija pasiūlo naujas teisinės priemones.“

2 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [18 mėnesių po įsigaliojimo] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

¹³ OL L 315, 2007 12 3, p. 14.

¹⁴ OL L 207, 2010 8 6, p. 1.

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

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

3 straipsnis

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. 1 straipsnio 5–8 punktai taikomi nuo 2018 m. sausio 1 d. [likus atitinkamai laiko iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo dienos – 2019 m. gruodžio 14 d.].

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas