ISSN 1977-0960

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 108 E

Leidimas
lietuvių kalba

## Informacija ir pranešimai

**55 tomas**
**2012 m. balandžio 14 d.**

Pranešimo Nr. Turinys Puslapis

III *Parengiamieji aktai*

TARYBA

2012/C 108 E/01 Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (ES) Nr. 7/2012 siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui pagal Solidarumo ir migracijos srautų valdymo bendrąją programą įsteigimo

Tarybos priimta 2012 m. kovo 8 d. ..... 1

2012/C 108 E/02 Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (ES) Nr. 8/2012 siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė

Tarybos priimta 2012 m. kovo 8 d. ([1]) ..... 8

LT

([1]) Tekstas svarbus EEE

III

*(Parengiamieji aktai)*

# TARYBA

## PER PIRMĄJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTA TARYBOS POZICIJA (ES) Nr. 7/2012

**siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui pagal Solidarumo ir migracijos srautų valdymo bendrąją programą įsteigimo**

**Tarybos priimta 2012 m. kovo 8 d.**

(2012/C 108 E/01)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 78 straipsnio 2 dalies g punktą,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros [1],

kadangi:

(1) atsižvelgiant į tai, kad buvo sukurta ES bendroji pabėgėlių persikėlimo programa, kuria siekiama didinti Sąjungos persikėlimo pastangų teikiant apsaugą pabėgėliams poveikį ir didinti strateginį persikėlimo poveikį geriau pasirūpinant tais asmenimis, kuriems persikelti labiausiai reikia, turėtų būti nustatyti bendri persikėlimo srities prioritetai Sąjungos lygmeniu;

(2) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 80 straipsnyje nustatyta, kad sienų kontrolės, prieglobsčio ir imigracijos skyriuje išdėstytai Sąjungos politikai ir jos įgyvendinimui turi būti taikomas solidarumo ir teisingo atsakomybės pasidalijimo tarp valstybių narių principas, įskaitant jo finansinius padarinius, o prireikus pagal minėtą skyrių Sąjungos aktai turi numatyti atitinkamas to principo įgyvendinimo priemones;

(3) šiuo tikslu šiuo sprendimu prie Sprendimo Nr. 573/2007/EB pridėtame priede išvardyti 2013 m. Sąjungos konkretūs bendri persikėlimo srities prioritetai, turi būti nustatomi remiantis dviem kategorijomis, iš kurių pirmoji turėtų apimti asmenis, priklausančius konkrečiai kategorijai, kuriai taikomi Jungtinių Tautų pabėgėlių reikalų vyriausiojo komisaro biuro (toliau – JTPRVK) asmenų persikėlimo kriterijai, o antroji – asmenis iš šalies ar regiono, kurie buvo nurodyti JTPRVK metinėje asmenų persikėlimo prognozėje ir kuriuose Sąjungos bendri veiksmai darytų didelį poveikį tenkinant apsaugos poreikius;

(4) atsižvelgiant į persikėlimo poreikius, išdėstytus prie Sprendimo Nr. 573/2007/EB pridėtame priede, kuriame išvardyti Sąjungos konkretūs bendri persikėlimo srities prioritetai, taip pat būtina teikti papildomą finansinę paramą asmenų persikėlimui, atsižvelgiant į konkrečius geografinius regionus, tautybes ir konkrečias perkeltinų pabėgėlių kategorijas, jeigu nustatoma, kad persikėlimas yra tinkamiausias būdas šių asmenų ypatingiems poreikiams patenkinti;

(5) atsižvelgiant į strateginę persikėlimo iš šalių arba regionų, kuriuose numatyta įgyvendinti regionines apsaugos programas, svarbą, būtina teikti papildomą finansinę paramą asmenų iš Tanzanijos, Rytų Europos (Baltarusijos, Moldovos Respublikos ir Ukrainos), Somalio pusiasalio (Džibučio, Kenijos ir Jemeno) ir Šiaurės Afrikos (Egipto, Libijos ir Tuniso) bei iš kitų šalių arba regionų, kurie bus nurodyti vėliau, persikėlimui;

(6) siekiant paskatinti daugiau valstybių narių įsitraukti į persikėlimo veiksmus, taip pat būtina teikti papildomą finansinę paramą toms valstybėms narėms, kurios perkelti asmenis nusprendžia pirmą kartą;

[1] 2010 m. gegužės 18 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 161E, 2011 5 31, p. 161) ir 2012 m. kovo 8 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą. … m. … .. d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

(7) taip pat būtina nustatyti reikalavimus atitinkančių išlaidų, skiriamų papildomai finansinei paramai asmenų persikėlimo srityse, taisykles;

(8) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo (Nr. 21) dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės 3 straipsnį ir 4a straipsnio 1 dalį, Jungtinė Karalystė pranešė apie savo pageidavimą dalyvauti priimant ir taikant šį sprendimą;

(9) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo (Nr. 21) dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės 1 ir 2 straipsnius bei 4a straipsnio 1 dalį ir nedarant poveikio to protokolo 4 straipsniui, Airija nedalyvauja priimant šį sprendimą, ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;

(10) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo (Nr. 22) dėl Danijos pozicijos 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį sprendimą, ir jis nėra jai privalomas ar taikomas,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

*1 straipsnis*

Sprendimas Nr. 573/2007/EB iš dalies keičiamas taip:

1) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės pagal 3a dalį gauna fiksuoto dydžio sumą už kiekvieną persikėlusį asmenį, remiantis vienu ar daugiau toliau išvardytų prioritetų:

a) asmenis iš šalies ar regiono, kuriame numatyta įgyvendinti regioninę apsaugos programą;

b) asmenis, priklausančius vienai ar daugiau toliau išvardytų pažeidžiamų grupių:

— vaikai ir moterys, kuriems gresia pavojus,

— nelydimi nepilnamečiai,

— smurtą ir (arba) kankinimus išgyvenę asmenys,

— asmenys, turintys didelių medicininių poreikių, kurie gali būti patenkinti tik jiems persikėlus,

— asmenys, kuriems reikia neatidėliotinai arba skubos tvarka persikelti dėl teisinių ir (arba) fizinės apsaugos priežasčių;

c) 2013 m. Sąjungos konkretūs bendri persikėlimo srities prioritetai, išvardyti šio sprendimo priede.“;

b) įterpiama ši dalis:

„3a. Valstybės narės gauna fiksuotą 4 000 EUR sumą už kiekvieną, remiantis 3 dalyje išvardytais prioritetais, persikėlusį asmenį.

Toliau nurodytais atvejais fiksuoto dydžio suma padidinama taip:

— 6 000 EUR už persikėlusį asmenį – toms valstybėms narėms, kurios iš fondo fiksuoto dydžio sumą už persikėlimą gauna pirmą kartą,

— 5 000 EUR už persikėlusį asmenį – toms valstybėms narėms, kurios iš fondo fiksuoto dydžio sumą už persikėlimą jau yra kartą gavusios ankstesniais fondo veiklos metais.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Jei valstybė narė perkelia asmenį, remiantis daugiau nei vienu iš 3 dalyje išvardytų Sąjungos persikėlimo srities prioritetų, už šį asmenį fiksuoto dydžio sumą ji gauna tik vieną kartą.“;

d) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Ne vėliau kaip 2012 m. gegužės 1 d. valstybės narės Komisijai pateikia apytikrį asmenų, kuriuos jos, remiantis 3 dalyje išvardytais prioritetais, perkels kitais kalendoriniais metais, skaičių, įskaitant suskirstymą pagal toje dalyje nurodytas įvairias kategorijas. Komisija šią informaciją perduoda 52 straipsnyje nurodytam komitetui.“;

e) pridedama ši dalis:

„7. Apie finansinės paskatos persikėlimo veiksmams, remiantis 3 dalyje išvardytais prioritetais, rezultatus ir poveikį valstybės narės praneša 50 straipsnio 2 dalyje nurodytoje ataskaitoje, o Komisija – 50 straipsnio 3 dalyje nurodytoje ataskaitoje.“;

2) 35 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„5. Valstybėms narėms skirta fiksuoto dydžio suma už kiekvieną persikėlusį asmenį mokama kaip vienkartinė išmoka už kiekvieną veiksmingai persikėlusį asmenį.“;

3) šio sprendimo priede pateiktas tekstas pridedamas kaip Sprendimo Nr. 573/2007/EB priedas.

*2 straipsnis*

Šis sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*3 straipsnis*

Šis sprendimas pagal Sutartis skirtas valstybėms narėms.

Priimta …

| *Europos Parlamento vardu* | *Tarybos vardu* |
|---|---|
| *Pirmininkas* | *Pirmininkas* |
| … | … |

*PRIEDAS*

*„PRIEDAS*

2013 m. Sąjungos konkrečių bendrų persikėlimo srities prioritetų sąrašas

1) Kongo pabėgėliai Didžiųjų ežerų regione (Burundyje, Malavyje, Ruandoje ir Zambijoje);

2) pabėgėliai iš Irako Turkijoje, Sirijoje, Libane ir Jordanijoje;

3) Afganistano pabėgėliai Turkijoje, Pakistane ir Irane;

4) Somalio pabėgėliai Etiopijoje;

5) Birmos pabėgėliai Bangladeše, Malaizijoje ir Tailande;

6) Eritrėjos pabėgėliai Rytų Sudane.“.

## TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

### I. ĮVADAS

2009 m. rugsėjo 2 d. Komisija priėmė pasiūlymą dėl sprendimo, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui pagal Solidarumo ir migracijos srautų valdymo bendrąją programą įsteigimo ir panaikinantis Tarybos sprendimą 2004/904/EB.

2010 m. gegužės 18 d., siekiant priimti sprendimą, Europos Parlamentas priėmė poziciją per pirmąjį svarstymą. Taryba negalėjo patvirtinti Parlamento pozicijos ir 2012 m. kovo 8 d. pagal Sutarties 294 straipsnį priėmė savo poziciją per pirmąjį svarstymą.

### II. PASIŪLYMO TIKSLAS

Pasiūlymo tikslas – prisidėti įsteigiant ES bendrąją pabėgėlių perkėlimo programą. 2009 m. rugsėjo 2 d. Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui dėl ES bendrosios pabėgėlių perkėlimo programos įsteigimo išdėstytos politinės aplinkybės ir tokios programos pagrindiniai principai, o pasiūlyme pateikiamas mechanizmas, kurį naudojant kasmet būtų nustatomi bendri ES perkėlimo srities prioritetai. Sukūrus ES bendrąją pabėgėlių perkėlimo programą, būtų geriau koordinuojamas ES požiūris perkėlimo klausimu ir daugiau valstybių narių būtų skatinamos pradėti vykdyti perkėlimo veiksmus.

### III. TARYBOS POZICIJOS PER PIRMĄJĮ SVARSTYMĄ ANALIZĖ

#### Bendra informacija

Derybos vyko politinėmis sąlygomis, susiformavusiomis įgyvendinant Hagos programą, kurioje išdėstyti 2005–2010 m. laikotarpio teisingumo ir vidaus reikalų srities tikslai bei priemonės, o vėliau – įgyvendinant 2010–2014 m. Stokholmo programą. Abiejų šių programų atveju Europos Vadovų Taryba pareiškė esanti įsipareigojusi iš dalies keisdama teisės aktų sistemą ir stiprindama praktinį bendradarbiavimą toliau plėtoti bendrą Europos prieglobsčio sistemą. Europos Vadovų Taryba taip pat pabrėžė, kad svarbu plėtoti prieglobsčio išorės aspektą bendradarbiaujant su kilmės šalimis ir regionais. Hagos programoje Europos Vadovų Taryba paragino plėtoti ES regionines apsaugos programas, į kurias būtų įtrauktos, *inter alia*, bendros pabėgėlių perkėlimo programos valstybėms narėms, pageidaujančioms jose dalyvauti. Stokholmo programoje Europos Vadovų Taryba paragino valstybes nares savanoriškai dalyvauti bendroje ES pabėgėlių perkėlimo sistemoje ir padidinti perkeltų pabėgėlių skaičių.

Pagal Protokolo Nr. 21 dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės, pridėto prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo, 3 straipsnį ir 4a straipsnio 1 dalį Jungtinė Karalystė pranešė pageidaujanti dalyvauti priimant ir taikant šį sprendimą, tuo tarpu Airija nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis jai nėra privalomas ar taikomas.

Pagal Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos, pridėto prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo, 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis jai nėra privalomas ar taikomas.

#### Pagrindiniai klausimai

Laikantis Bendros deklaracijos dėl praktinių bendro sprendimo procedūros taisyklių nuostatų [1], įvyko keli Tarybos, Parlamento ir Komisijos atstovų susitikimai, kad būtų pasiektas susitarimas Tarybai priimant poziciją per pirmąjį svarstymą. Siekiant suderinti abiejų institucijų pozicijas ir atsižvelgti į susitarimą, pasiektą per minėtus susitikimus, Taryba dėl pasiūlymo dėl sprendimo, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui pagal Solidarumo ir migracijos srautų valdymo bendrąją programą įsteigimo ir panaikinantis Tarybos sprendimą 2004/904/EB, priima poziciją per pirmąjį svarstymą, kurioje padaryti tokie pagrindiniai Komisijos pasiūlymo pakeitimai:

[1] OL C 145, 2007 6 30, p. 5.

*Bendrų ES prioritetų nustatymas (1 straipsnio 1 dalies a punktas)*

Komisija iš pradžių siūlė, kad bendri ES pabėgėlių perkėlimo srities prioritetai būtų nustatomi kasmet, taikant komiteto procedūrą, tačiau Taryba, atsižvelgdama į Tarybos ir Parlamentų atstovų neoficialių susitikimų rezultatus, Komisijos pasiūlymą iš dalies pakeičia ir perkėlimo srities prioritetus išdėsto pačiame sprendime. Kadangi dabartinis Europos pabėgėlių fondas apima laikotarpį iki 2013 m. pabaigos, ją įgyvendinti iš esmės liko tik vieni programavimo metai. Todėl tikslinga šiame sprendime pateikti tik tų metų prioritetų sąrašą, o bendrų ES perkėlimo srities prioritetų nustatymo mechanizmą išdėstyti teisės akte, kuriuo sukuriamas naujas fondas 2014–2020 m. laikotarpiui.

Kalbant apie 2013 programavimo metus, Tarybos pozicijoje numatyta, kad valstybės narės iki 2012 m. gegužės 1 d. Komisijai pateikia prognozuojamą asmenų, kuriuos jos ketina perkelti per 2013 m. laikydamosi sprendime išdėstytų prioritetų, skaičių. Kadangi Tarybos pozicijoje nenumatytas ES pabėgėlių perkėlimo srities prioritetų nustatymo kasmetinis mechanizmas, visos su metiniu programavimu susijusios Komisijos pasiūlymo nuostatos tampa nebeaktualios.

*Bendri ES 2013 m. perkėlimo srities prioritetai (1 straipsnio 1 dalies a punktas, 3, 4 ir 5 konstatuojamosios dalys)*

Tarybos pozicijoje išdėstyti bendri ES 2013 m. pabėgėlių perkėlimo srities prioritetai apima asmenis iš šalies ar regiono, kuriame numatyta įgyvendinti regioninę apsaugos programą, asmenis, priklausančius konkrečiai pažeidžiamai grupei, arba pabėgėlius iš konkrečios šalies ar regiono. Pirmosios dvi prioritetų grupės yra bendro pobūdžio ir didele dalimi sutampa su kategorijomis, pateiktomis Sprendime Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui įsteigimo. Palyginti su Sprendimu Nr. 573/2007/EB, Tarybos pozicijoje į sąrašą įtrauktos šios papildomos pažeidžiamos grupės: smurtą ir kankinimus išgyvenę asmenys, taip pat asmenys, kuriems reikia neatidėliotinai arba skubos tvarka persikelti dėl teisinių arba fizinės apsaugos priežasčių. Toks sąrašo papildymas yra pagrįstas, nes abi šios asmenų kategorijos taip pat patenka į Jungtinių Tautų vyriausiojo pabėgėlių reikalų komisaro biuro (UNHCR) pabėgėlių perkėlimo srities prioritetus.

Trečioji prioritetų grupė nurodoma kaip konkretūs 2013 m. bendri ES prioritetai, o šių prioritetų sąrašas pateikiamas šio sprendimo priede. Kaip paaiškinta 3 konstatuojamojoje dalyje, šis konkrečių bendrų ES 2013 m. prioritetų sąrašas nustatomas remiantis UNHCR perkėlimo kriterijais ir UNHCR metine perkėlimo prognoze, atsižvelgiant į tai, kokiose srityse ES bendri veiksmai turėtų didelį poveikį sprendžiant su apsaugos poreikiais susijusius klausimus.

Tarybos pozicijoje taip pat įrašyta 5 konstatuojamoji dalis, kuri parengta remiantis Sprendimo Nr. 573 dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui įsteigimo 26 konstatuojamąja dalimi, ją atnaujinus. Tarybos pozicijos 5 konstatuojamojoje dalyje pateikiama atnaujinta informacija apie šalis ir regionus, kuriuose šiuo metu numatoma įgyvendinti regionines apsaugos programas.

*Fiksuota suma, gautina už kiekvieną perkeltą asmenį (1 straipsnio 1 dalies b punktas, 6 konstatuojamoji dalis)*

Atsižvelgiant į neoficialių susitikimų su Parlamento atstovais rezultatus, Tarybos pozicijoje Komisijos pasiūlymas iš dalies pakeičiamas siūlant, kad tos valstybės narės, kurios anksčiau fondo nenaudojo perkėlimo tikslams, už kiekvieną perkeltą asmenį iš jo gautų didesnę fiksuotą sumą. Sprendimo Nr. 573/2007/EB dėl Europos pabėgėlių fondo 2008–2013 m. laikotarpiui įsteigimo 13 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad valstybės narės už kiekvieną asmenį, perkeltą laikantis sprendimo prioritetų, gauna fiksuotą 4 000 EUR sumą; tuo tarpu Tarybos pozicijoje numatoma, kad toms valstybėms narėms, kurios pirmą kartą gaus fiksuotą sumą iš fondo, už kiekvieną perkeltą asmenį būtų skiriama po 6 000 EUR, o valstybėms narėms, kurios fiksuotą sumą iš fondo anksčiau gavo tik vieną kartą – po 5 000 EUR. Šio pakeitimo tikslas – paskatinti anksčiau to nedariusias valstybes nares pradėti vykdyti perkėlimo programas.

*2 konstatuojamosios dalies įrašymas*

Tarybos pozicijoje Komisijos pasiūlymas iš dalies pakeičiamas įrašant 2 konstatuojamąją dalį. EP Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komitetas pirmininkas savo 2012 m. vasario 10 d. laiške Nuolatinių atstovo komiteto pirmininkui (dok. 6370/12) nurodė rekomenduosiąs Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komiteto nariams ir plenarinio posėdžio dalyviams per antrąjį svarstymą pritarti dėl sprendimo pasiektam susitarimui be pakeitimų ir paprašė į sprendimo teisinį pagrindą įtraukti SESV 80 straipsnį. Tačiau, Tarybos nuomone, 80 straipsnis negali būti teisinis pagrindas šiam aktui priimti, nes juo Sąjungos institucijoms nesuteikiama įgaliojimų priimti teisės aktus. Todėl Taryba, laikydamasi kompromisinės pozicijos, nusprendė įrašyti 2 konstatuojamąją dalį, kurioje nurodomas SESV 80 straipsnis ir jame pateikti principai.

**Europos Parlamento pakeitimai**

Taryba savo pozicijoje visiškai, iš dalies arba iš principo sutinka su 2, 3 ir 4 pakeitimais. Taryba nesutinka su 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 pakeitimais, nes jie susiję su bendrų ES perkėlimo srities prioritetų nustatymo kasmetine procedūra. Tarybos pozicijoje laikomasi kitokio požiūrio ir joje nustatomas 2013 m. – t. y. paskutinių pagal dabartinį Europos pabėgėlių fondą likusių programavimo metų – bendrų ES perkėlimo srities prioritetų sąrašas.

IV. **IŠVADA**

Tarybos pozicija per pirmąjį svarstymą atspindi kompromisą, pasiektą Tarybos ir Europos Parlamento derybų metu, padedant Komisijai. Nuolatinių atstovų komitetas šį kompromisą patvirtino 2012 m. vasario 22 d. posėdyje. Prieš tai Europos Parlamento Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komiteto pirmininkas 2012 m. vasario 10 d. laiške Nuolatinių atstovų komiteto pirmininkui nurodė, kad, jei kompromisinis tekstas bus perduotas Europos Parlamentui kaip Tarybos per pirmąjį svarstymą priimta pozicija, jis Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komiteto nariams, o vėliau – plenarinio posėdžio dalyviams, rekomenduos per antrąjį svarstymą Parlamente priimti Tarybos poziciją be pakeitimų, abiejų institucijų teisininkams lingvistams patikrinus tekstą.

# PER PIRMĄJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTA TARYBOS POZICIJA (ES) Nr. 8/2012

## siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija)

**Tarybos priimta 2012 m. kovo 8 d.**

**(Tekstas svarbus EEE)**

(2012/C 108 E/02)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

perdavus teisėkūros procedūra priimamo akto projektą nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę [1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę [2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros [3],

kadangi:

(1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros [4], 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo [5] ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo [6] buvo keletą kartų iš esmės keičiamos. Kadangi pakeitimų reikia daugiau, dėl aiškumo direktyvos turėtų būti išdėstytos nauja redakcija ir sujungtos į vieną teisės aktą;

(2) glaudesnis Sąjungos transporto sektoriaus sujungimas yra pagrindinė vidaus rinkos sukūrimo sudedamoji dalis, o geležinkeliai yra gyvybiškai svarbi Sąjungos transporto sektoriaus dalis siekiant subalansuoto mobilumo tikslų;

(3) geležinkelių sistemos veiksmingumas turėtų būti pagerintas, norint kad ji taptų rinkos, kurioje konkuruoja skirtingos transporto rūšys, dalimi, atsižvelgiant į specialias geležinkelių ypatybes;

(4) valstybėms narėms, kurių svarbi geležinkelių eismo dalis yra susijusi su trečiosiomis šalimis ir kurių vėžės plotis yra toks pats, tačiau jis skiriasi nuo Sąjungos pagrindinio geležinkelių tinklo vėžės pločio, turėtų būti galima nustatyti specialias veiklos taisykles, kuriomis būtų užtikrinamas tiek jų, tiek ir atitinkamų trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojų veiklos suderinimas ir sąžininga geležinkelio įmonių konkurencija;

(5) norėdamos geležinkelių transportą padaryti veiksmingą ir sugebantį konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad geležinkelio įmonės turėtų nepriklausomo operatoriaus, veikiančio pagal komercijos dėsnius ir prisitaikančio prie rinkos poreikių, statusą;

(6) pagal valstybių narių bendrovių teisės nuostatas dėl akcinių bendrovių priežiūros organų geležinkelio įmonių akcininkai turėtų galėti reikalauti, kad prieš priimant svarbius verslo sprendimus, pavyzdžiui, dėl pirkimų, investicijų ir strategijos, būtų gaunamas patvirtinimas. Ši direktyva neturėtų daryti poveikio pagal valstybių narių bendrovių teisės nuostatas akcinių bendrovių priežiūros organams suteikiamiems įgaliojimams, pavyzdžiui, valdybos narių skyrimo srityje;

(7) siekiant užtikrinti geležinkelių sistemos plėtojimą ir veiksmingą funkcionavimą ateityje, transporto paslaugų teikimas turėtų būti atskirtas nuo infrastruktūros eksploatavimo. Atsižvelgiant į šią padėtį pirmiau paminėtos dvi veiklos rūšys privalo būti valdomos atskirai ir turėti atskirą apskaitą. Jei tie atskirumo reikalavimai vykdomi, nekyla jokių interesų konfliktų ir komerciškai jautrios informacijos konfidencialumas garantuojamas, infrastruktūros valdytojai turėtų turėti galimybę perduoti konkrečius administracinius uždavinius, pavyzdžiui, mokesčių surinkimo uždavinį, subjektams, kurie nevykdo veiklos geležinkelių transporto paslaugų rinkose;

(8) laisvės teikti paslaugas principas turėtų būti taikomas ir geležinkelių sektoriui, atsižvelgiant į specifinius šio sektoriaus bruožus;

(9) norint paskatinti geležinkelio paslaugų valdymo konkurenciją siekiant gerinti sąlygas ir vartotojams teikiamas paslaugas, valstybėms narėms turėtų tekti bendra atsakomybė už atitinkamos geležinkelių infrastruktūros plėtojimą;

---

[1] OL C 132, 2011 5 3, p. 99.
[2] OL C 104, 2011 4 2, p. 53.
[3] … m. … … d. Europos parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2012 m. kovo 8 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą. … m. … … d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir … m. … … d. Tarybos sprendimas (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje).
[4] OL L 237, 1991 8 24, p. 25.
[5] OL L 143, 1995 6 27, p. 70.
[6] OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

(10) kadangi nėra infrastruktūros išlaidų paskirstymo bendrų taisyklių, valstybės narės, pasitarusios su infrastruktūros valdytoju, turėtų nustatyti taisykles, kuriose būtų numatyta, kad geležinkelio įmonės moka už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra. Tokios taisyklės neturėtų diskriminuoti geležinkelio įmonių;

(11) valstybės narės, tinkamai atsižvelgdamos į Sąjungos taisykles dėl valstybės pagalbos, turėtų užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojų ir esamų valstybinių arba valstybės valdomų geležinkelio įmonių finansinė struktūra būtų pagrįsta. Tuo neturėtų būti daromas poveikis valstybių narių kompetencijai infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityje;

(12) pareiškėjams turėtų būti suteikta galimybė pareikšti nuomonę dėl verslo plano turinio infrastruktūros naudojimo, suteikimo ir plėtojimo nuostatų. Tai nebūtinai turėtų apimti viso infrastruktūros valdytojo parengto verslo plano atskleidimą;

(13) kadangi privačios atšakos ir privažiuojamieji keliai, pavyzdžiui, privažiuojamieji keliai ir atšakos privačiuose pramonės objektuose nėra geležinkelių infrastruktūros dalis, kaip apibrėžta šioje direktyvoje, tos infrastruktūros valdytojams neturėtų būti taikomos pagal šią direktyvą infrastruktūros valdytojams nustatytos pareigos. Tačiau turėtų būti garantuojama, kad be diskriminacijos būtų leista naudotis atšakomis ir privažiuojamaisiais keliais nepriklausomai nuo to, kam jie priklauso, kai jų reikia norint pasiekti geležinkelių infrastruktūros objektus, būtinus transporto paslaugoms teikti ir aptarnaujančioms ar potencialiai aptarnaujančioms daugiau negu vieną galutinį klientą;

(14) valstybės narės turėtų galėti nuspręsti padengti infrastruktūros išlaidas kitais būdais, nei tiesioginiu valstybės teikiamu finansavimu, pavyzdžiui, privačiojo ir viešojo sektorių partnerystės ir finansavimo iš privačiojo sektoriaus pagrindu;

(15) infrastruktūros valdytojo sąskaitos turėtų būti subalansuotos per pagrįstą laikotarpį; nustatytas laikotarpis galėtų būti pratęstas išskirtinėmis aplinkybėmis, pavyzdžiui, susidarius didelio ir staigaus valstybės narės ekonomikos pablogėjimo padėčiai, kuri daro esminį poveikį eismo mastui toje infrastruktūroje arba turimo valstybės finansavimo apimčiai;

(16) kad krovinių vežimo sektorius būtų veiksmingas, ypač tuo atveju, kai kroviniai vežami kertant valstybių sienas, reikia imtis priemonių rinkai atverti;

(17) siekiant užtikrinti, kad visoje Sąjungoje teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra būtų suteikiama vienodai ir nediskriminuojant, yra tikslinga pradėti licencijuoti geležinkelio įmones;

(18) kelionių su tarpiniais sustojimais atveju naujiems rinkos dalyviams turėtų būti leidžiama įlaipinti ir išlaipinti keleivius viso maršruto metu, siekiant užtikrinti, kad tokia veikla būtų ekonomiškai perspektyvi ir galimiems konkurentams nebūtų sudaryta nepalanki situacija, palyginti su veiklą jau vykdančiais ūkio subjektais;

(19) naujų laisvos prieigos tarptautinių keleivių vežimo paslaugų su tarpiniais sustojimais įdiegimas neturėtų būti naudojamas keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų rinkai atverti, o pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas papildomiems tarptautinių maršrutų sustojimams. Pagrindinis naujų paslaugų tikslas turėtų būti tarptautiniu maršrutu vykstančių keleivių vežimas. Vertinant, koks yra paslaugos pagrindinis tikslas, turėtų būti atsižvelgiama į tokius kriterijus kaip apyvartos ir apimties vežant vidaus arba tarptautinius keleivius ir paslaugos trukmės santykis. Pagrindinio paslaugos tikslo vertinimą suinteresuotosios šalies prašymu turėtų atlikti atitinkama nacionalinė reguliavimo institucija;

(20) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų [1] valstybėms narėms ir vietos valdžios institucijoms suteikiama teisė sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, kuriose gali būti numatytos išimtinės teisės teikti tam tikras paslaugas. Todėl reikia užtikrinti, kad to reglamento nuostatos atitiktų tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo konkurencijai principą;

(21) tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimas konkurencijai gali turėti įtakos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybės narės turėtų turėti galimybę apriboti rinkos prieigos teisę, jei dėl šios teisės iškiltų pavojus šių viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei, remdamasi objektyvia ekonomine analize, kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį, prašymu tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

(22) vertinant, ar galėtų iškilti pavojus viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, reikėtų atsižvelgti į iš anksto nustatytus kriterijus, pavyzdžiui, poveikį paslaugų, įtrauktų į viešųjų paslaugų sutartį, pelningumui, įskaitant iš to išplaukiantį poveikį sutartį sudariusios kompetentingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms, keleivinio transporto paklausą, bilietų kainodarą, bilietų pardavimo tvarką, stočių abiejose sienos pusėse vietą ir skaičių bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštį ir dažnumą. Valstybės narės pagal tokį įvertinimą ir atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimą turėtų galėti

[1] OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

suteikti, pakeisti arba atsisakyti suteikti prieigos teisę norimoms teikti tarptautinio keleivių vežimo paslaugoms, įskaitant mokesčių iš naują tarptautinio keleivių vežimo paslaugą teikiančio ūkio subjekto ėmimą, atsižvelgiant į ekonominę analizę ir laikantis Sąjungos teisės bei lygybės ir nediskriminavimo principų;

(23) siekiant padėti teikti keleivių vežimo paslaugas maršrutais, kuriais teikiamos privalomosios viešosios paslaugos, tikslinga valstybėms narėms leisti už šias paslaugas atsakingoms institucijoms imti mokestį už šių institucijų jurisdikcijai priklausančias keleivių vežimo paslaugas. Toks mokestis turėtų prisidėti prie viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų viešųjų paslaugų sutartyse, finansavimo;

(24) reguliavimo institucija turėtų veikti vengdama interesų konflikto ir galimo dalyvavimo svarstomos viešųjų paslaugų sutarties sudaryme. Reguliavimo institucijos įgaliojimai turėtų būti išplėsti, kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą ir tam tikrais atvejais potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims;

(25) kad investuotų į paslaugas, susijusias su specialiosios infrastruktūros, pavyzdžiui, greitųjų traukinių linijų, naudojimu, pareiškėjams reikia teisinio tikrumo atsižvelgiant į dideles ilgalaikes investicijas;

(26) reguliavimo institucijos turėtų keistis informacija ir prireikus atskirais atvejais koordinuoti vertinimo, ar yra iškilęs pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, principus bei praktiką. Palaipsniui jos turėtų parengti savo patirtimi pagrįstas gaires;

(27) siekiant užtikrinti sąžiningą geležinkelio įmonių konkurenciją ir garantuoti visišką skaidrumą ir galimybę be diskriminavimo gauti ir teikti paslaugas, transporto paslaugų teikimas turėtų būti atskirtas nuo geležinkelių infrastruktūros objektų eksploatavimo. Todėl būtina, kad šios dvi veiklos rūšys būtų valdomos nepriklausomai, jei geležinkelių infrastruktūros objektų operatorius priklauso įstaigai arba įmonei, užimančiai dominuojančią padėtį ir taip pat veikiančiai nacionaliniu lygiu bent vienoje krovinių ar keleivių vežimo geležinkelių transporto paslaugų rinkoje, kurioje naudojami tie infrastruktūros objektai. Nepriklausomumo reikalavimas neturėtų apimti reikalavimo geležinkelių infrastruktūros objektams steigti atskirą įstaigą arba įmonę;

(28) tarpvalstybiniai susitarimai tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių turėtų padėti sudaryti vienodas galimybes patekti į rinką Sąjungos geležinkelio įmonėms ir, abipusiu pagrindu, trečiųjų šalių įmonėms;

(29) siekiant užtikrinti patikimas ir tinkamas paslaugas būtina užtikrinti, kad geležinkelio įmonės visada atitiktų tam tikrus geros reputacijos, finansinės būklės ir profesinės kompetencijos reikalavimus;

(30) siekiant apsaugoti vartotojus ir susijusius trečiuosius asmenis, būtina užtikrinti, kad geležinkelio įmonės būtų reikiamai apdraustos civilinės atsakomybės draudimu. Be to, turėtų būti leidžiamas bankų ar kitų įmonių teikiamas civilinės atsakomybės draudimas nelaimingų atsitikimų atveju, jeigu šis draudimas siūlomas rinkos sąlygomis, nesudaro valstybės pagalbos ir neturi kitų geležinkelio įmonių diskriminacijos elementų;

(31) taip pat turėtų būti reikalaujama, kad geležinkelio įmonės, teikiančios geležinkelio paslaugas, laikytųsi nacionalinės ir Sąjungos teisės, taikomos nediskriminuojant ir skirtos užtikrinti, kad tos įmonės konkrečiuose geležinkelio ruožuose galėtų plėtoti savo veiklą visiškai saugiai ir tinkamai atsižvelgdamos į sveikatos ir socialines sąlygas, taip pat į darbuotojų ir vartotojų teises;

(32) geležinkelio įmonių licencijų išdavimo, tvarkymo ir keitimo tvarka turėtų būti skaidri ir atitikti nediskriminavimo principą;

(33) siekiant visoms geležinkelio įmonėms užtikrinti skaidrumą ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių infrastruktūros objektų paslaugų, visa informacija, kurios reikia kad būtų galima naudotis prieigos prie infrastruktūros teisėmis, turėtų būti skelbiama tinklo nuostatuose;

(34) tinkamos geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymo sistemos kartu su konkurencingų operatorių buvimu padės pasiekti pusiausvyrą tarp įvairių transporto rūšių;

(35) infrastruktūros valdytojai turėtų būti skatinami mažinti prieigos apmokestinimo dydį ir infrastruktūros teikimo sąnaudas, pavyzdžiui, vykdomųjų direktorių premijas;

(36) valstybių narių pareiga užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojo veiklos rodikliai ir pajamos per vidutinį ir ilgąjį laikotarpį būtų įgyvendinami remiantis kompetentingos valdžios institucijos ir infrastruktūros valdytojo sutartimi, neturėtų daryti įtakos valstybių narių kompetencijai geležinkelių infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityje;

(37) paskatinus optimaliai panaudoti geležinkelių infrastruktūrą, sumažės transporto paslaugų kaina visuomenei;

(38) infrastruktūros valdytojų nustatyti išlaidų paskirstymo metodai turėtų būti pagrįsti geriausiomis turimomis žiniomis apie išlaidų priežastis ir išlaidos turėtų būti paskirstomos pagal įvairias paslaugas, teikiamas geležinkelio įmonėms ir, kai tinkama, pagal geležinkelio riedmenų tipą;

(39) tinkamos mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo sistemos kartu su tinkamomis mokesčių ėmimo už naudojimąsi kitomis transporto infrastruktūromis sistemomis bei konkurencingų operatorių buvimas turėtų leisti tarp įvairių transporto rūšių pasiekti optimalią pusiausvyrą tvariu pagrindu;

(40) taikydamas antkainius infrastruktūros valdytojas turėtų nustatyti atskirus rinkos segmentus, jeigu labai skiriasi vežimo paslaugų teikimo išlaidos, jų rinkos kaina arba paslaugų kokybės reikalavimai;

(41) mokesčių ėmimo ir pajėgumo paskirstymo sistemos turėtų visoms įmonėms užtikrinti vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir kiek galima labiau siekti teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir transporto rūšių poreikius. Pagal tokias sistemas turėtų būti užtikrinama sąžininga konkurencija teikiant geležinkelių paslaugas;

(42) laikantis valstybių narių nustatytų reikalavimų, mokesčių ėmimo ir infrastruktūros pajėgumo paskirstymo sistemos turėtų geležinkelių infrastruktūros valdytojus paskatinti optimizuoti jų valdomos infrastruktūros panaudojimą;

(43) infrastruktūros pajėgumo paskirstymo sistemos turėtų suteikti geležinkelio įmonėms aiškią ir nuoseklią ekonominę informaciją, padedančią priimti racionalius sprendimus;

(44) kiekviena mokesčių ėmimo sistema suteiks ekonominio pobūdžio informaciją naudotojams. Svarbu, kad ta geležinkelio įmonių gaunama informacija būtų nuosekli ir skatintų jas priimti racionalius sprendimus;

(45) riedmenų triukšmas, kylantis krovininiuose vagonuose naudojamos ketaus stabdžių trinkelių technologijos yra vienas didžiausių triukšmo šaltinių; šį triukšmą galima sumažinti atitinkamomis technologijomis. Pagal triukšmą diferencijuoti infrastruktūros mokesčiai pirmiausiai turėtų būti taikomi krovininiams vagonams, kurie neatitinka 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimo 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių posistemio „Riedmenys: triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų [1] reikalavimų. Kai dėl tokios diferenciacijos infrastruktūros valdytojas praranda pajamų, tai neturėtų daryti poveikio Sąjungos taisyklėms dėl valstybės pagalbos;

(46) siekiant paspartinti Europos traukinių kontrolės sistemos (toliau - ETKS) įdiegimą lokomotyvuose, infrastruktūros valdytojai gali pakeisti apmokestinimo sistemą taikydami laikiną diferencijavimą traukiniams, kuriuose įdiegta ETKS. Infrastruktūros valdytojai turėtų galėti užtikrinti, kad dėl tokio diferencijavimo nebūtų prarandamos pajamos;

(47) siekiant atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudotojų ar potencialių naudotojų poreikį planuoti savo veiklą, taip pat į klientų ir lėšų skyrėjų poreikius, svarbu, kad infrastruktūros valdytojai užtikrintų, jog infrastruktūros pajėgumas būtų paskirstomas taip, kad atsispindėtų poreikis palaikyti ir gerinti paslaugų patikimumo lygį;

(48) pageidautina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas būtų skatinami mažinti sutrikimų skaičių ir gerinti tinklo eksploatacines savybes;

(49) valstybės narės turėtų turėti galimybę leisti geležinkelių paslaugų pirkėjams tiesiogiai dalyvauti skirstant infrastruktūros pajėgumą;

(50) svarbu atsižvelgti ir į pareiškėjų, ir į infrastruktūros valdytojo veiklos poreikius;

(51) svarbu padidinti infrastruktūros valdytojų lankstumą skirstant infrastruktūros pajėgumą, tačiau tai turėtų būti suderinta su pareiškėjų pagrįstų poreikių patenkinimu;

(52) pajėgumo paskirstymas turėtų užkirsti kelią taikyti kitoms įmonėms, turinčioms ar ketinančioms turėti teisę naudotis infrastruktūra ir norinčioms plėtoti savo verslą, nepagrįstus suvaržymus;

(53) taikant pajėgumo paskirstymo ir mokesčių ėmimo sistemas gali reikėti atsižvelgti į tai, kad įvairūs infrastruktūros tinklo komponentai galėjo būti suprojektuoti tenkinti skirtingų pagrindinių naudotojų reikmes;

(54) skirtingi naudotojai ir naudotojų tipai dažnai darys skirtingą poveikį infrastruktūros pajėgumui, todėl įvairių paslaugų poreikiai turi būti tinkamai subalansuoti;

[1] OL L 37, 2006 2 8, p. 1.

(55) siekiant, kad pagal sutartį viešosios valdžios institucijai teikiamos paslaugos būtų patrauklios naudotojams, gali reikėti priimti specialias taisykles;

(56) taikant mokesčių ėmimo ir pajėgumo paskirstymo sistemas turėtų būti atsižvelgta į didėjančio infrastruktūros pajėgumo susikaupimo ir į pajėgumo stokos poveikį;

(57) įvairių rūšių geležinkelių transporto planavimo laikas skiriasi, dėl to turėtų būti užtikrinta, kad jau užbaigus metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio sudarymo procesą pateikti prašymai dėl infrastruktūros pajėgumo skyrimo galėtų būti patenkinti;

(58) siekiant geležinkelio įmonėms užtikrinti optimalų rezultatą, pageidautina reikalauti, kad būtų tikrinamas infrastruktūros pajėgumo panaudojimas tuo atveju, kai siekiant patenkinti naudotojų poreikius reikia derinti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo;

(59) atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojų monopolistinę padėtį, turėtų būti reikalaujama, kad jie patikrintų turimą infrastruktūros pajėgumą ir jo didinimo metodus tuo atveju, kai pajėgumo paskirstymo procedūra nepatenkina naudotojų poreikių;

(60) dėl informacijos apie kitų geležinkelio įmonių prašymus ir apie sistemoje esančius suvaržymus stokos geležinkelio įmonėms gali būti sunku optimizuoti savo prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo;

(61) siekiant didinti geležinkelių patrauklumą tuo atveju, kai teikiant transporto paslaugas naudojamasi kelių infrastruktūros valdytojų tinklu, ypač teikiant tarptautinio transporto paslaugas, svarbu garantuoti geresnį pajėgumo paskirstymo sistemų koordinavimą;

(62) svarbu sumažinti geležinkelių infrastruktūrų arba įvairių transporto rūšių konkurencijos iškraipymus, galinčius atsirasti dėl labai skirtingų mokesčių ėmimo principų;

(63) pageidautina nustatyti tas infrastruktūros paslaugų sudedamąsias dalis, kurios yra svarbios tam, kad operatorius galėtų teikti paslaugas ir kurios turėtų būti suteikiamos už minimalų prieigos prie infrastruktūros mokestį;

(64) būtina investuoti į geležinkelių infrastruktūrą, o infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema turėtų būti tokia, kad skatintų infrastruktūros valdytojus skirti reikiamas investicijas, kurios būtų ekonomiškai patrauklios;

(65) kad būtų galima nustatyti tinkamus ir nešališkus infrastruktūros mokesčius, infrastruktūros valdytojai turi įvertinti ir nustatyti savo turto vertę bei gerai suprasti, kokie faktoriai turi įtakos infrastruktūros eksploatacijos išlaidoms;

(66) pageidautina užtikrinti, kad priimant su transportu susijusius sprendimus būtų atsižvelgta į išorės išlaidas, o geležinkelių infrastruktūros mokesčiais būtų galima suderintai ir subalansuotai prisidėti prie visų transporto rūšių išorės išlaidų internalizacijos;

(67) svarbu užtikrinti, kad vidaus ir tarptautiniam susisiekimui taikomi mokesčiai būtų tokie, kad leistų geležinkeliams patenkinti rinkos poreikius; taigi už naudojimąsi infrastruktūra imamų mokesčių dydis turėtų atitikti dėl tam tikro traukinio reiso tiesiogiai atsirandančias išlaidas;

(68) bendras išlaidų padengimo iš infrastruktūros mokesčių dydis turi įtakos būtinam valstybės įnašo dydžiui; valstybės narės gali reikalauti skirtingo bendro išlaidų padengimo. Vis dėlto pageidautina, kad kiekviena infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema leistų tokį geležinkelių transporto paslaugį lygį, kad galėtų būti padengtos bent papildomos dėl geležinkelių tinklo naudojimo kylančios išlaidos;

(69) geležinkelių infrastruktūra yra natūralus monopolis. Dėl to infrastruktūros valdytojus reikia skatinti mažinti išlaidas ir veiksmingai valdyti jiems priklausančią infrastruktūrą;

(70) geležinkelių transporto plėtra turėtų būti užtikrinta pasitelkiant, *inter alia*, Sąjungos turimas priemones, nedarant poveikio jau nustatytiems prioritetams;

(71) geležinkelio įmonėms suteiktos nuolaidos turėtų būti siejamos su faktiškai sutaupytomis administracinėmis išlaidomis, ypač su sutaupytomis sandorių išlaidomis. Nuolaidos taip pat gali būti suteiktos siekiant paskatinti veiksmingą infrastruktūros panaudojimą;

(72) pageidautina, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojas būtų skatinami mažinti sutrikimų tinkle skaičių;

(73) skirstydamas pajėgumus, infrastruktūros valdytojas turi išlaidų, kurias turėtų būti reikalaujama apmokėti;

(74) kad geležinkelių infrastruktūra būtų veiksmingai valdoma bei tinkamai ir nediskriminuojant naudojama, reikia įsteigti reguliavimo instituciją, kuri nepaisant nagrinėjimo teismine tvarka galimybės, prižiūrėtų šioje direktyvoje nustatytų taisyklių taikymą ir būtų apeliacinis organas. Tokia reguliavimo institucija turėtų galėti įgyvendinti savo prašymus dėl informacijos ir sprendimus taikydama atitinkamas baudas;

(75) reguliavimo institucijos finansavimu turėtų būti užtikrintas jos nepriklausomumas ir ji turėtų būti finansuojama arba iš valstybės biudžeto, arba iš sektoriaus įnašų, priskaičiuojamų privalomu būdu laikantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principų;

(76) reikalingos konkrečios priemonės tam, kad būtų atsižvelgta į konkrečią tam tikrų valstybių narių geopolitinę ir geografinę padėtį ir geležinkelių sektoriaus organizacijos įvairiose valstybėse narėse ypatybes, kartu užtikrinant vidaus rinkos vientisumą;

(77) siekiant atsižvelgti į geležinkelių rinkos evoliuciją, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus dėl informacijos, kuri turi būti pateikta paraišką dėl licencijos pateikusiai įmonei, vėlavimo rūšių sąrašo, paskirstymo proceso grafiko, ir apskaitos informacijos, kurią reikia pateikti reguliavimo institucijoms, techninių pakeitimų. Ypač svarbu, kad Komisija parengiamųjų darbų metu tinkamai konsultuotųsi, įskaitant konsultacijas ekspertų lygiu. Ruošdama ir rengdama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų tuo pačiu metu tinkamai laiku persiųsti Europos Parlamentui ir Tarybai;

(78) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvai įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi remiantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai ([1]);

(79) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. skatinti Sąjungos geležinkelių plėtrą, nustatyti bendruosius geležinkelio įmonių licencijų išdavimo principus ir koordinuoti valstybėse narėse taikomas geležinkelio infrastruktūros pajėgumo paskirstymo taisykles ir tos infrastruktūros naudojimo mokesčius, dėl tokių licencijų išdavimui svarbių geležinkelių tinklų sudedamųjų dalių eksploatavimui būdingo akivaizdžiai tarptautinio pobūdžio, taip pat dėl poreikio užtikrinti sąžiningas ir nediskriminacines infrastruktūros prieigos sąlygas, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jų transnacionalinio pobūdžio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(80) vykdant pareigą perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę, turėtų būti perkeliamos tik tos nuostatos, kurios iš esmės skiriasi nuo ankstesnių direktyvų nuostatų. Pareiga perkelti šios direktyvos nuostatas, kurios iš esmės nepakeistos palyginti su ankstenėmis direktyvomis, į nacionalinę teisę, kyla pagal tas direktyvas;

(81) valstybėms narėms, kuriose nėra geležinkelių sistemos ir artimiausiu metu nenumatoma jos sukurti, pareiga į nacionalinę teisę perkelti ir įgyvendinti šios direktyvos II ir IV skyrius būtų neproporcinga ir betikslė. Todėl tokioms valstybėms narėms turėtų būti daroma tos pareigos išimtis;

(82) pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisės aktų leidybos ([2]) 34 punktą valstybės narės skatinamos dėl savo ir Sąjungos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau parodytų šios direktyvos ir jos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitiktį, ir viešai jas paskelbti;

(83) šia direktyva neturėtų būti daromas poveikis IX priedo B dalyje nurodytiems terminams, iki kurių valstybės narės turi įgyvendinti ankstesnes direktyvas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

**BENDROSIOS NUOSTATOS**

*1 straipsnis*

**Dalykas ir taikymo sritis**

1. Šia direktyva nustatomi:

a) taisyklės, taikomos geležinkelio infrastruktūros valdymui ir geležinkelio įmonių, įsisteigusių arba ketinančių įsisteigti kurioje nors valstybėje narėje, geležinkelių transporto veiklos rūšims, kaip nustatyta II skyriuje;

b) kriterijai, taikomi valstybei narei išduodant, pratęsiant ar keičiant licencijas, skirtas geležinkelio įmonėms, kurios yra ar bus įsteigtos Sąjungoje, kaip nustatyta III skyriuje;

c) principai ir procedūros, taikomi nustatant ir renkant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumą, kaip nustatyta IV skyriuje.

([1]) OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

([2]) OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

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

*2 straipsnis*

**Taikymo srities išimtys**

1. II skyrius netaikomas geležinkelio įmonėms, kurios paslaugas teikia tik mieste, priemiestyje arba regione teikdamos geležinkelių infrastruktūros transporto paslaugas vietiniuose ir regioniniuose autonominiuose tinkluose, arba tinkluose, skirtuose tik miesto ir priemiestinėms geležinkelių paslaugoms.

Nepaisant pirmos pastraipos, kai tokią geležinkelio įmonę tiesiogiai ar netiesiogiai valdo įmonė arba kitas subjektas, kuris teikia arba iš dalies teikia kitas geležinkelio transporto paslaugas, nei miesto, priemiestines ar regionines paslaugas, taikomi 4 ir 5 straipsniai. 6 straipsnis taip pat taikomas tokiai geležinkelio įmonei jos ryšių su įmone ar subjektu, kuris tiesiogiai ar netiesiogiai ją kontroliuoja, atžvilgiu.

2. Valstybės narės III skyriaus gali netaikyti:

a) įmonėms, kurios, teikdamos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, naudojasi tik vietine ir regionine autonomine geležinkelių infrastruktūra;

b) įmonėms, kurios teikia tik miesto ir priemiestines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas;

c) įmonėms, kurios teikia tik regioninio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas;

d) įmonėms, kurios teikia tik krovinių vežimo paslaugas, naudodamosi privačia geležinkelių infrastruktūra, kuri skirta tik infrastruktūros savininko krovinių vežimo reikmėms.

3. Valstybės narės 7, 8 ir 13 straipsnių bei IV skyriaus gali netaikyti:

a) vietiniams ir regioniniams autonominiams tinklams teikiant keleivių vežimo geležinkelių infrastruktūra paslaugas;

b) tinklams, skirtiems tik miesto ar priemiestinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti;

c) regioniniams tinklams, kuriais naudojasi tik geležinkelio įmonė, kuriai netaikoma 1 dalis, regioninėms krovinių vežimo paslaugoms teikti tol, kol tinklo pajėgumo nepaprašo kitas pareiškėjas;

d) tik infrastruktūros savininko krovinių vežimo reikmėms skirtai privačiai geležinkelių infrastruktūrai.

4. Nedarant poveikio 3 daliai, valstybės narės gali netaikyti 8 straipsnio 3 dalies vietinėms ir regioninėms geležinkelių infrastruktūroms, kurios nėra strategiškai svarbios geležinkelių rinkos veikimui, o IV skyriaus gali netaikyti vietinėms geležinkelių infrastruktūroms, kurios nėra strategiškai svarbios geležinkelių rinkos veikimui. Valstybės narės praneša Komisijai savo ketinimą netaikyti nuostatų tokioms geležinkelių infrastruktūroms. Laikydamasi 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros Komisija sprendžia, ar tokia geležinkelių infrastruktūra gali būti laikoma visiškai strategiškai nesvarbia, atsižvelgdama į atitinkamų geležinkelio linijų ilgį, jų naudojimo mastą ir eismo mastą, kuriam gali būti padarytas poveikis.

5. Valstybės narės gali 31 straipsnio 5 dalies netaikyti transporto priemonėms, kurios vykdo veiklą ar kurios skirtos vykdyti veiklą vykstant iš trečiųjų šalių ir į jas, naudojant tinklą, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio.

6. Valstybės narės gali nuspręsti dėl kitų pajėgumo paskirstymo grafiko laikotarpių ir terminų nei nurodytieji 43 straipsnio 2 dalyje, VI priedo 2 punkto b papunktyje ir VII priedo 3, 4 ir 5 punktuose, taikomų traukinio linijoms, kurios turi būti nustatytos bendradarbiaujant su trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojais tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio.

7. Valstybės narės gali nuspręsti paskelbti mokesčių ėmimo sistemą ir taisykles, taikytinas konkrečiai tarptautinėms krovinių pervežimo paslaugoms iš trečiųjų šalių ir į jas, kurios teikiamos tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio; toje sistemoje ir taisyklėse gali būti nustatytos kitokios priemonės ir terminai nei numatytieji 29 straipsnio 1 dalyje, kai to reikia siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją.

8. Valstybės narės gali IV skyriaus netaikyti geležinkelio infrastruktūrai, kurios vėžės plotis skiriasi nuo vėžės pločio pagrindiniame Sąjungos geležinkelių tinkle, jungiančiai valstybės narės pasienio stotis su trečiosios šalies teritorija.

9. Ši direktyva netaikoma įmonėms, kurių vežimo geležinkeliais veikla apsiriboja tik maršrutinio kelių transporto priemonių vežimo po jūra esančiais tuneliais paslaugomis ir transporto veiklai, kurią vykdant teikiamos maršrutinio kelių transporto priemonių vežimo tokiais tuneliais paslaugos, išskyrus 6 straipsnio 1 ir 4 dalis bei 10, 11, 12 ir 28 straipsnius.

10. Valstybės narės gali netaikyti šios direktyvos II skyriaus, išskyrus 14 straipsnį, ir IV skyriaus bet kokiai tranzito per Sąjungos teritoriją geležinkelio paslaugai.

*3 straipsnis*

**Terminų apibrėžtys**

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

1) geležinkelio įmonė – pagal šią direktyvą licencijuota valstybinė arba privati įmonė, kurios pagrindinė veikla – teikti prekių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką; šis terminas taip pat apima tik trauką teikiančias įmones;

2) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą, valdymą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms ar įmonėms;

3) geležinkelių infrastruktūra – punktai, išvardyti I priede;

4) tarptautinio krovinių vežimo paslauga – transporto paslauga, kai traukinys kerta bent vieną valstybės narės sieną; traukinys gali būti performuotas ir (arba) įvairios jo dalys gali būti pradėjusios maršrutą skirtingose vietose ir vykti į skirtingas paskirties vietas, su sąlyga, kad visi vagonai kerta bent vieną sieną;

5) tarptautinė keleivių vežimo paslauga – keleivių vežimo paslauga, kai traukinys kerta bent vieną valstybės narės sieną ir kurios pagrindinis tikslas - vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse; traukinys gali būti performuotas ir (arba) įvairios jo dalys gali būti pradėjusios maršrutą skirtingose vietose ir vykti į skirtingas paskirties vietas, su sąlyga, kad visi vagonai kerta bent vieną sieną;

6) mieste ir priemiesčiuose teikiamos paslaugos – transporto paslaugos, kurių pagrindinė paskirtis - patenkinti miesto arba aglomeracijos, įskaitant tarpvalstybinę aglomeraciją, transporto poreikius ir transporto poreikius tarp tokio miesto arba aglomeracijos ir juos supančių rajonų;

7) regioninės paslaugos – transporto paslaugos, kurių pagrindinė paskirtis - patenkinti regiono transporto poreikius, įskaitant tarpvalstybiniame regione;

8) tranzitas – Sąjungos teritorijos kirtimas nepakraunant ar neiškraunant krovinių ir (arba) neįlaipinant ar neišlaipinant keleivių Sąjungos teritorijoje;

9) geležinkelių infrastruktūros objektas – įrenginys, įskaitant žemės plotą, pastatą ir įrangą, kuris visas arba iš dalies buvo specialiai paruoštas, kad būtų galima teikti vieną ar daugiau paslaugų, nurodytų II priedo 2–4 punktuose;

10) geležinkelių infrastruktūros objekto operatorius – viešasis arba privatus subjektas, atsakingas už vieno ar daugiau geležinkelių infrastruktūros objektų valdymą arba vienos ar daugiau paslaugų, nurodytų II priedo 2–4 punktuose, teikimą geležinkelio įmonėms;

11) tarpvalstybinis susitarimas – dviejų ar daugiau valstybių narių arba valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimas siekiant sudaryti palankesnes sąlygas teikti tarpvalstybines geležinkelio paslaugas;

12) licencija – licencijas išduodančios institucijos išduotas leidimas įmonei, kuriuo pripažįstama jos kaip geležinkelio įmonės įgaliojimai teikti vežimo geležinkeliais paslaugas; tie įgaliojimai gali apsiriboti tam tikrų paslaugų teikimu;

13) licencijas išduodanti institucija – institucija, atsakinga už licencijų išdavimą valstybėje narėje;

14) sutartis – sutartis, arba, *mutatis mutandis*, susitarimas pagal administracines arba reguliavimo priemones;

15) pagrįstas pelnas – geležinkelių infrastruktūros objekto operatoriaus nuosavo kapitalo grąžos koeficientas, kuriuo atsižvelgiama į riziką, įskaitant riziką pajamoms, arba rizikos nebuvimą, kuris atitinka atitinkamo sektoriaus pastarųjų metų koeficiento vidurkį.

16) paskirstymas – geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymas, kurį atlieka infrastruktūros valdytojas;

17) pareiškėjas – geležinkelio įmonė arba geležinkelio įmonių tarptautinė grupė arba kiti fiziniai arba juridiniai asmenys, pavyzdžiui, Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 apibrėžtos kompetentingos valdžios institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuoto susisiekimo operatoriai, kurie, norėdami teikti viešąsias paslaugas arba turėdami komercinių interesų, pageidauja įsigyti infrastruktūros pajėgumo;

18) perpildyta infrastruktūra – infrastruktūros dalis, kurioje infrastruktūros pajėgumo paklausa negali būti visiškai patenkinta tam tikru metu net ir po to, kai suderinami įvairūs prašymai dėl infrastruktūros pajėgumo;

19) pajėgumo didinimo planas – priemonė ar kelios priemonės ir jų įgyvendinimo grafikas, kuriomis siekiama sumažinti pajėgumų apribojimus, dėl kurių infrastruktūros dalis paskelbiama „perpildyta infrastruktūra“, sumažinti;

20) derinimas – procesas, per kurį infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjai stengiasi rasti sprendimą, kaip suderinti prieštaraujančius prašymus dėl infrastruktūros pajėgumo;

21) pamatinis susitarimas – pagal viešąją ar privatinę teisę sudarytas teisiškai privalomas bendro pobūdžio susitarimas, nustatantis pareiškėjo ir infrastruktūros valdytojo teises ir pareigas dėl infrastruktūros pajėgumo paskirstymo ir mokesčių ėmimo per ilgesnį negu vieną tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį;

22) infrastruktūros pajėgumas – galimybė tvarkaraštyje numatyti traukinio linijas, prašomas skirti tam tikroje infrastruktūros dalyje tam tikru laikotarpiu;

23) tinklas – visa geležinkelių infrastruktūra, kurią valdo infrastruktūros valdytojas;

24) tinklo nuostatai – dokumentas, kuriame išsamiai nustatomos mokesčių ėmimo ir pajėgumo paskirstymo sistemų bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, įskaitant kitą informaciją, reikalingą norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumo skyrimo;

25) traukinio linija – infrastruktūros pajėgumas, reikalingas tam, kad konkrečiu laikotarpiu traukinys galėtų važiuoti tarp dviejų vietovių;

26) tarnybinis traukinių tvarkaraštis – duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra per tvarkaraščio galiojimo laikotarpį.

II SKYRIUS

## SĄJUNGOS GELEŽINKELIŲ PLĖTRA

*1 SKIRSNIS*

### *Valdymo nepriklausomumas*

*4 straipsnis*

### Geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų nepriklausomumas

1. Valstybės narės užtikrina, kad administracinių, ekonominių ir buhalterinės apskaitos reikalų tvarkymo, administravimo ir vidaus kontrolės srityse tiesiogiai arba netiesiogiai valstybėms narėms priklausančios arba jų kontroliuojamos geležinkelio įmonės būtų nepriklausomos, ir dėl to tvarkytų savo turtą, biudžetą ir apskaitą atskirai nuo valstybės turto, biudžeto ir apskaitos.

2. Infrastruktūros valdytojas laikosi valstybių narių nustatytų mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra ėmimo ir infrastruktūros pajėgumo paskirstymo bendrų ir konkrečių taisyklių ir kartu atsako už savo įstaigos valdymą, administravimą ir vidaus kontrolę.

*5 straipsnis*

### Geležinkelio įmonių valdymas pagal komercinius principus

1. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonėms būtų suteikta galimybė savo veiklą reguliuoti pagal rinkos poreikius ir kad už šios veiklos tvarkymą būtų atsakingi tų geležinkelio įmonių valdymo organai tam, kad būtų teikiamos veiksmingos ir atitinkamos paslaugos kuo mažesne kaina ir reikiamos kokybės.

Geležinkelio įmonės, nepriklausomai nuo jų nuosavybės teisių, valdomos pagal komercinėms įmonėms taikomus principus. Tai taikoma ir valstybių narių geležinkelio įmonės nustatytoms pareigoms teikti viešąsias paslaugas ir viešųjų paslaugų sutartims, kurias tos įmonės sudaro su valstybės kompetentingomis valdžios institucijomis.

2. Geležinkelio įmonės parengia savo verslo planus, įskaitant investavimo ir finansavimo programas. Tokie planai rengiami tam, kad būtų užtikrinta įmonės finansinė pusiausvyra ir kiti techniniai, komerciniai bei finansiniai valdymo tikslai; planuose taip pat nurodomi būdai, kaip tuos tikslus pasiekti.

3. Pagal kiekvienos valstybės narės nustatytas bendros politikos gaires ir atsižvelgiant į nacionalinius planus bei sutartis (kurie gali būti daugiamečiai), įskaitant investavimo bei finansavimo planus, geležinkelio įmonėms suteikiama teisė visų pirma:

a) nustatyti savo vidaus organizavimą nedarant poveikio 7, 29 ir 39 straipsnių nuostatoms;

b) kontroliuoti paslaugų teikimą bei jų pardavimą ir nustatyti šių paslaugų kainas;

c) priimti sprendimus dėl savo darbuotojų, lėšų ir pirkimų;

d) išplėsti savo rinkos dalį, kurti naujas technologijas ir paslaugas bei taikyti bet kokius naujoviškus vadybos būdus;

e) pradėti kitas su geležinkelių verslu susijusias veiklas.

Šia dalimi nedaromas poveikis Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007.

*2 SKIRSNIS*

***Iinfrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų bei įvairių kategorijų transporto paslaugų atskyrimas***

*6 straipsnis*

**Apskaitos atskyrimas**

1. Valstybės narės užtikrina, kad su geležinkelio įmonių teikiamomis transporto paslaugomis susijusios veiklos ir su geležinkelių infrastruktūros valdymu susijusios veiklos pelno (nuostolių) ataskaitos ir balansai būtų tvarkomi ir skelbiami atskirai. Viešosios lėšos, skirtos vienai iš šių dviejų veiklos sričių, negali būti perkeltos į kitą sritį.

2. Valstybės narės taip pat gali numatyti, kad dėl minėto atskyrimo vienoje įmonėje turės būti įsteigti atskiri padaliniai, arba kad infrastruktūrą ir transporto paslaugas valdys atskiri subjektai.

3. Valstybės narės užtikrina, kad būtų tvarkomos ir skelbiamos atskiros krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo pelno (nuostolių) ataskaitos ir balansai. Viešosios lėšos, sumokėtos už su viešųjų vežimo paslaugų teikimu susijusią veiklą, atitinkamose sąskaitose apskaitomos atskirai pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 7 straipsnį ir negali būti perkeliamos prie lėšų, skirtų veiklai, susijusiai su kitų transporto paslaugų teikimu ar su kita veikla.

4. Šių skirtingų 1 ir 3 dalyse nurodytų veiklos sričių apskaita tvarkoma taip, kad būtų galima stebėti, kaip laikomasi draudimo vienos srities veiklai skirtas viešąsias lėšas skirti kitos srities veiklai.

*7 straipsnis*

**Esminių infrastruktūros valdytojo funkcijų nepriklausomumas**

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinės funkcijos, garantuojančios tinkamą ir nediskriminuojančią prieigą prie infrastruktūros, būtų pavestos įstaigoms ar įmonėms, kurios pačios neteikia jokių geležinkelio transporto paslaugų. Nepriklausomai nuo organizacinių struktūrų, turi būti įrodyta, kad šis tikslas buvo pasiektas.

Šios pagrindinės funkcijos:

a) sprendimų dėl traukinio linijų paskirstymo, įskaitant konkrečių linijų buvimo nustatymą ir įvertinimą bei jų paskyrimą, priėmimas; ir

b) sprendimų dėl infrastruktūros mokesčių ėmimo, įskaitant sprendimų dėl mokesčių dydžio nustatymo ir jų surinkimo, priėmimas nedarant poveikio 29 straipsnio 1 daliai.

Vis dėlto pareigą prisidėti prie geležinkelių infrastruktūros plėtros, pavyzdžiui, investicijų, techninės priežiūros ir finansavimo forma, valstybės narės gali pavesti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai įstaigai.

2. Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, IV skyriaus 2 ir 3 skirsniuose nurodytas funkcijas vykdo atitinkamai savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausomos mokesčių surinkimo įstaiga ir paskirstymo įstaiga.

3. Jei IV skyriaus 2 ir 3 skirsnių nuostatos susijusios su esminėmis infrastruktūros valdytojo funkcijomis, laikoma, kad šios nuostatos galioja mokesčių surinkimo įstaigai arba paskirstymo įstaigai jų atitinkamų įgaliojimų srityse.

*3 SKIRSNIS*

***Finansinės padėties pagerinimas***

*8 straipsnis*

**Infrastruktūros valdytojo finansavimas**

1. Valstybės narės plėtoja savo nacionalinę geležinkelių infrastruktūrą prireikus atsižvelgdamos į bendruosius Sąjungos poreikius, įskaitant poreikį bendradarbiauti su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis. Šiuo tikslu jos ne vėliau kaip … (*) paskelbia orientacinę geležinkelių infrastruktūros plėtros strategiją, kad ateities mobilumo poreikiai infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo ir vystymo srityse būtų patenkinti remiantis stabiliu geležinkelių sistemos finansavimu. Ta strategija kuriama bent penkeriems metams ir yra atnaujinama.

2. Deramai atsižvelgdamos į Sutarties 93, 107 ir 108 straipsnius, valstybės narės infrastruktūros valdytojui gali taip pat skirti jo funkcijas, kaip nurodyta 3 straipsnio 2 punkte, infrastruktūros apimtį ir finansinius poreikius atitinkantį finansavimą, ypač tam, kad būtų skirta lėšų naujoms investicijoms. Valstybės narės gali nuspręsti finansuoti tas investicijas kitomis priemonėmis nei tiesiogiai skirtomis valstybės lėšomis.

3. Laikydamasis atitinkamos valstybės narės nustatytos bendrosios politikos ir atsižvelgdamas į 1 dalyje nurodytą strategiją ir 2 dalyje nurodytą valstybių narių teikiamą finansavimą, infrastruktūros valdytojas priima verslo planą, įskaitant investicijų ir finansines programas. Planas rengiamas siekiant užtikrinti optimalų ir veiksmingą infrastruktūros panaudojimą, suteikimą ir plėtrą, užtikrinant finansinę pusiausvyrą ir numatant priemones šiems tikslams pasiekti. Infrastruktūros valdytojas užtikrina, kad prieš infrastruktūros valdytojui patvirtinant verslo planą žinomi pareiškėjai ir, pateikę prašymą, potencialūs pareiškėjai galėtų gauti atitinkamą informaciją ir turėtų galimybę

(*) Dveji metai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

pateikti savo nuomonę dėl verslo plano turinio – prieigos prie infrastruktūros ir jos naudojimo sąlygų bei infrastruktūros pobūdžio, jos užtikrinimo ir vystymo.

4. Valstybės narės užtikrina, kad esant įprastoms verslo sąlygoms ir per pagrįstą laikotarpį, neviršijantį 30 straipsnio 2 dalyje nurodyto sutarties taikymo laikotarpio, infrastruktūros valdytojo iš infrastruktūros mokesčių gautos pajamos, papildomos pajamos iš kitos komercinės veiklos ir valstybės skirtos bei privačiojo sektoriaus, įskaitant atitinkamais atvejais išankstinius valstybės mokėjimus, lėšos būtų bent ne mažesnės už infrastruktūros išlaidas, įskaitant išlaidas ilgalaikio turto atnaujinimui ir pagerinimui.

Nedarant poveikio galimam ilgalaikiam tikslui, kad visų transporto rūšių infrastruktūros išlaidas padengtų jos naudotojai esant tinkamai ir nediskriminuojančiai įvairių transporto rūšių konkurencijai, tais atvejais, kai geležinkelių transportas gali konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, laikydamasi 31 ir 32 straipsniuose nurodytos mokesčių ėmimo sistemos, valstybė narė gali pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojas pajamas ir išlaidas subalansuotų be valstybės lėšų.

*9 straipsnis*

**Skaidrus skolos likvidavimas**

1. Nedarant poveikio Sąjungos taisyklėms dėl valstybės pagalbos ir laikydamosi Sutarties 93, 107 ir 108 straipsnių valstybės narės nustato atitinkamą mechanizmą valstybei priklausančių arba valstybės kontroliuojamų geležinkelio įmonių skoloms sumažinti iki tokio lygio, kad nebūtų kliudoma tinkamai valdyti įmonės finansus ir pagerėtų jų finansinė padėtis.

2. Siekdamos 1 dalyje nurodyto tikslo valstybės narės gali reikalauti, kad tokių geležinkelio įmonių buhalterinės apskaitos skyriuose būtų įkurtas atskiras laipsniško skolos grąžinimo periodiniais mokėjimais padalinys.

Į tokio padalinio buhalterinį balansą gali būti įrašytos visos geležinkelio įmonei suteiktos paskolos, skirtos ir investicijoms finansuoti, ir veiklos išlaidų perviršiui, atsirandančiam teikiant geležinkelių transporto paslaugas arba valdant geležinkelių infrastruktūrą, padengti, iki to laiko, kol šios paskolos negrąžintos. Į skolas, atsiradusias dėl dukterinių įmonių veiklos neatsižvelgiama.

3. 1 ir 2 dalys taikomos tik valstybei priklausančių ar valstybės kontroliuojamų geležinkelio įmonių skoloms ar jų palūkanoms, kurias atitinkamos valstybės narės geležinkelio tarnybos ar jų dalis sukaupė iki rinkos atvėrimo dienos bet kuriuo atveju ne vėliau kaip 2001 m. kovo 15 d. arba valstybių narių įstojimo į Sąjungą dieną, jei valstybės narės į Europos Sąjungą įstojo po tos datos.

*4 SKIRSNIS*

***Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų***

*10 straipsnis*

**Prieigos prie geležinkelių infrastruktūros sąlygos**

1. Geležinkelio įmonėms suteikiama teisė lygiavertėmis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti. Ta teisė taip pat apima prieigą prie infrastruktūros sujungimo jūrų ir vidaus vandenų uostų ir kitų geležinkelių infrastruktūros objektų, nurodytų II priedo 2 punkte ir prie infrastruktūros, faktiškai ar potencialiai aptarnaujančios daugiau nei vieną galutinį klientą.

2. Geležinkelio įmonėms suteikiama prieigos prie geležinkelių infrastruktūros visose valstybėse narėse teisė, kad jos galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautines keleivių vežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautiniame maršrute esančioje stotyje bei išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis. Ta teisė taip pat apima prieigą prie infrastruktūros sujungimo geležinkelių infrastruktūros objektų, nurodytų II priedo 2 punkte.

3. 55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija arba institucijos atitinkamų kompetentingų valdžios institucijų arba suinteresuotų geležinkelio įmonių prašymu nustato, ar paslaugos pagrindinis tikslas - vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse.

4. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų ir geležinkelio įmonių patirtimi bei 57 straipsnio 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio 3 dalies taikymo tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*11 straipsnis*

**Prieigos teisės ir teisės įlaipinti ir išlaipinti keleivius ribojimas**

1. Valstybės narės gali riboti 10 straipsnyje nustatytą prieigos teisę paslaugoms tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos, kurioms taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, atitinkančios Sąjungos teisę. Tokiais apribojimais negali būti ribojama teisė įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinės paslaugos maršrute, ir juos išlaipinti kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, išskyrus atvejus, kai dėl naudojimosi šia teise iškiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

2. Tai, ar iškiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, sprendžia atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, nurodytos 55 straipsnyje, remdamosi objektyvia ekonomine analize ir iš anksto nustatytais kriterijais, gavusios bet kurio iš toliau išvardytų subjektų prašymą:

a) kompetentingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;

b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;

c) infrastruktūros valdytojo;

d) geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį.

Kompetentingos valdžios institucijos ir geležinkelio įmonės, teikiančios viešąsias paslaugas, pateikia atitinkamai reguliavimo institucijai ar institucijoms informaciją, kurios pagrįstai reikalaujama sprendimui priimti. Reguliavimo institucija apsvarsto pateiktą informaciją, prireikus konsultuodamasi su visomis atitinkamomis šalimis, ir informuoja atitinkamas šalis apie savo pagrįstą sprendimą per iš anksto nustatytą, pagrįstą laikotarpį ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip praėjus dviems mėnesiams nuo visos atitinkamos informacijos gavimo.

3. Reguliavimo institucija pateikia savo sprendimo pagrindimą ir nurodo laikotarpį ir sąlygas, kurių laikydamasis bet kuris iš toliau išvardytų subjektų gali prašyti sprendimą apsvarstyti iš naujo:

a) atitinkama kompetentinga valdžios institucija arba kompetentingos valdžios institucijos;

b) infrastruktūros valdytojas;

c) geležinkelio įmonė, vykdanti viešųjų paslaugų sutartį;

d) geležinkelio įmonė, siekianti, kad būtų suteikta prieiga.

4. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų ir geležinkelio įmonių patirtimi bei 57 straipsnio 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių taikymo tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5. Valstybės narės taip pat gali apriboti teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje esančiose tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršruto stotyse, jei buvo suteikta išimtinė teisė vežti keleivius tarp tų stočių pagal koncesijos sutartį, sudarytą anksčiau nei 2007 m. gruodžio 4 d., remiantis sąžiningą konkurenciją užtikrinančio konkurso tvarka ir laikantis atitinkamų Sąjungos teisės principų. Šie apribojimai gali būti taikomi pirminiu sutarties galiojimo laikotarpiu arba 15 metų laikotarpiu, atsižvelgiant į tai, kuris laikotarpis yra trumpesnis.

6. Valstybės narės užtikrina, kad 1, 2, 3 ir 5 dalyse nurodytiems sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė.

*12 straipsnis*

**Keleivių vežimo paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių apmokestinimas**

1. Nedarant poveikio 11 straipsnio 2 daliai, valstybės narės, laikydamosi šiame straipsnyje nustatytų sąlygų, gali įgalioti valdžios institucijas, atsakingas už keleivių vežimą geležinkelių transportu, imti mokestį iš geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, už maršrutų, kurie priskiriami tos valdžios institucijos jurisdikcijai ir kurie yra tarp dviejų tos valstybės narės stočių naudojimą.

Tokiu atveju, geležinkelio įmonėms, teikiančioms vietos ar tarptautines keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, už maršrutų, kurie priskiriami tos valdžios institucijos jurisdikcijai, naudojimą taikomas toks pats mokestis.

2. Mokesčiu siekiama kompensuoti valdžios institucijos išlaidas, atsirandančias dėl pareigos teikti viešąsias paslaugas, remiantis viešųjų paslaugų sutartimis, sudarytomis pagal Sąjungos teisę. Pajamos, atsiradusios iš tokio mokesčio ir sumokėtos kaip kompensacija, negali viršyti dydžio, reikalingo padengti visoms ar daliai išlaidų, susidariusių vykdant pareigas teikti viešąsias paslaugas, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir į pagrįstą su tų pareigų įvykdymu susijusį pelną.

3. Mokestis imamas vadovaujantis Sąjungos teise, ir atitinka sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principus, ypač paslaugos vidutinės kainos keleiviui ir mokesčio dydžio atžvilgiu. Mokesčio pagal šią dalį suma neturi kelti pavojaus keleivių vežimo paslaugų, kurių atžvilgiu šis mokestis imamas, ekonominiam gyvybingumui.

4. Atitinkamos valdžios institucijos saugo informaciją, būtiną nustatyti mokesčių kilmę ir jų panaudojimą. Valstybės narės teikia šią informaciją Komisijai.

5. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų bei geležinkelio įmonių patirtimi ir 57 straipsnio 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, Komisija gali patvirtinti 57 straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio taikymo tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*13 straipsnis*

**Prieigos prie paslaugų sąlygos**

1. Infrastruktūros valdytojai teikia visoms geležinkelio įmonėms nediskriminuojant II priedo 1 punkte nustatytą minimalų prieigos paketą.

2. Geležinkelių infrastruktūros objektų operatoriai II priedo 2 punkte nurodytas paslaugas geležinkelio įmonėms teikia be diskriminacijos.

3. Siekiant užtikrinti visiškai skaidrią ir be diskriminacijos prieigą prie II priedo 2 punkto a, b, c ir f papunkčiuose nurodytų geležinkelių infrastruktūros objektų ir šiuose objektuose teikiamų paslaugų, kai tokio geležinkelių infrastruktūros objekto operatorių tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoja įstaiga arba įmonė, kuri taip pat veikia ir užima dominuojančią padėtį nacionalinėse geležinkelių transporto paslaugų rinkose, kuriose naudojami tie infrastruktūros objektai, tokių geležinkelių infrastruktūros objektų operatorius turi būti nepriklausomas nuo tos įstaigos ar įmonės organizaciniu ir sprendimų priėmimo atžvilgiu. Toks nepriklausomumas neapima reikalavimo geležinkelių infrastruktūros objektams įsteigti atskirą įstaigą ar įmonę, ir šį reikalavimą galima įvykdyti atitinkamai organizuojant skirtingus tos pačios įstaigos padalinius.

Visiems II priedo 2 punkte nurodytiems geležinkelių infrastruktūros objektams, operatorius ir jo įstaiga ar įmonė turi atskiras sąskaitas, įskaitant atskirus balansus ir pelno (nuostolių) ataskaitas.

Kai geležinkelių infrastruktūros objekto veikimą užtikrina infrastruktūros valdytojas arba šio objekto operatorių tiesiogiai ar netiesiogiai valdo infrastruktūros valdytojas, laikoma, kad atitiktis šioje dalyje nustatytiems reikalavimams yra įrodyta įvykdžius 7 straipsnyje nustatytus reikalavimus.

4. Geležinkelio įmonių pateiktus prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų ir juose teikiamų paslaugų prašymus galima atmesti, tik jei jiems yra perspektyvių alternatyvų teikti atitinkamas krovinių arba keleivių vežimo paslaugas tuo pačiu arba alternatyviu maršrutu ekonomiškai priimtinomis sąlygomis. Tai neįpareigoja geležinkelių infrastruktūros objekto operatoriaus investuoti į išteklius arba infrastruktūros objektus, kad būtų patenkinti visi geležinkelio įmonių prašymai.

Geležinkelio įmonėms pateikus prašymus dėl prieigos prie geležinkelių infrastruktūros, objektų, kuriuos valdo 3 dalyje nurodytas geležinkelių infrastruktūros objekto operatorius, ir juose teikiamų paslaugų, tas operatorius turi pagrįsti kiekvieną sprendimą atmesti prašymą ir nurodyti perspektyvias alternatyvas kituose geležinkelių infrastruktūros objektuose.

5. Gavęs prieštaraujančius prašymus II priedo 2 punkte nurodytų geležinkelių infrastruktūros objektų operatorius stengiasi kiek įmanoma patenkinti visus prašymus. Jei nėra perspektyvių alternatyvų ir pagal pareikštą poreikį neįmanoma patenkinti visų atitinkamos infrastruktūros objektų pajėgumo prašymų, pareiškėjas gali pateikti skundą 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai, kuri išnagrinėja atvejį ir prireikus imasi veiksmų, siekdama užtikrinti, kad tam pareiškėjui būtų skirta tinkama pajėgumo dalis.

6. Jei II priedo 2 punkte nurodyti geležinkelių infrastruktūros objektai nenaudojami bent trejus metus iš eilės ir tų geležinkelių infrastruktūros objektų operatoriams pareikštas geležinkelio įmonės suinteresuotumas naudotis tuo objektu grindžiamas pareikštu poreikiu, jų savininkas paskelbia, kad visais objektais arba jų dalimi galima naudotis išperkamosios nuomos arba nuomos sąlygomis kaip geležinkelių infrastruktūros objektais, išskyrus atvejus, kai to infrastruktūros objekto operatorius įrodo, kad dėl vykdomo pertvarkymo tuo objektu geležinkelio įmone naudotis neįmanoma.

7. Jei geležinkelių infrastruktūros objekto operatorius kaip papildomas paslaugas teikia II priedo 3 punkte nurodytas paslaugas, jis be diskriminacijos jas teikia geležinkelio įmonėms joms pateikus prašymą.

8. Geležinkelio įmonės gali prašyti infrastruktūros valdytojo ar kitų geležinkelių infrastruktūros objekto operatorių kitų II priedo 4 punkte nurodytų pagalbinių paslaugų. Geležinkelių infrastruktūros objekto operatorius šių paslaugų teikti neprivalo. Jei geležinkelių infrastruktūros objekto operatorius nusprendžia teikti kitiems bet kurią iš šių paslaugų, jis nediskriminuojant jas teikia geležinkelio įmonėms jų paprašius.

9. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų bei geležinkelio įmonių patirtimi ir 57 straipsnio 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriose išsamiai nustatomi prieigos prie II priedo 2–4 punktuose nurodytuose geležinkelių infrastruktūros objektuose teikiamų paslaugų tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*5 SKIRSNIS*

***Tarpvalstybiniai susitarimai***

*14 straipsnis*

**Bendrieji tarpvalstybinių susitarimų principai**

1. Valstybės narės užtikrina, kad tarpvalstybinių susitarimų nuostatos nebūtų diskriminuojančios geležinkelio įmonių atžvilgiu arba ribojančios geležinkelio įmonių laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas.

2. Ne vėliau kaip … (*) valstybės narės praneša Komisijai apie visus iki šios datos sudarytus tarpvalstybinius susitarimus, o apie valstybių narių sudaromus naujus arba peržiūrėtus susitarimus praneša prieš juos sudarant. Per devynis mėnesius nuo pranešimo apie susitarimus, sudarytus anksčiau nei … (**), gavimo dienos ir per keturis mėnesius nuo pranešimo apie valstybių narių naujus ir peržiūrėtus susitarimus gavimo dienos Komisija priima sprendimą dėl šių susitarimų atitikties Sąjungos teisei. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

3. Nedarant poveikio Sąjungos ir valstybių narių kompetencijos padalijimui ir vadovaujantis Sąjungos teise, valstybės narės praneša Komisijai apie savo ketinimą pradėti derybas dėl susitarimų ir sudaryti naujus ar peržiūrėtus valstybių narių ir trečiųjų šalių tarpvalstybinius susitarimus.

4. Jeigu per du mėnesius nuo 2 dalyje nurodyto pranešimo apie valstybės narės ketinimą pradėti derybas gavimo dienos Komisija padaro išvadą, kad tos derybos gali sutrukdyti siekti Sąjungos tikslų jau su atitinkamomis trečiosiomis šalimis vedamose derybose ir (arba) gali būti galiausiai sudarytas Sąjungos teisės neatitinkantis susitarimas, ji apie tai praneša tai valstybei narei.

Valstybės narės reguliariai informuoja Komisiją apie visas tokias derybas ir prireikus kviečia Komisiją dalyvauti stebėtojo teisėmis.

5. Valstybėms narėms leidžiama laikinai taikyti ir (arba) sudaryti naujus ar peržiūrėtus tarpvalstybinius susitarimus su trečiosiomis šalimis, jeigu jie atitinka Sąjungos teisę ir neprieštarauja Sąjungos transporto politikos tikslui. Tokius sprendimus dėl leidimo priima Komisija. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

(*) Šeši mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.
(**) Šios direktyvos įsigaliojimo datą.

*6 SKIRSNIS*

***Su stebėsena susiję komisijos uždaviniai***

*15 straipsnis*

**Rinkos stebėsenos apimtis**

1. Komisija imasi priemonių, būtinų stebėti Sąjungos geležinkelių transporto techninės ir ekonominės sąlygas bei rinkos raidą.

2. Tokiomis aplinkybėmis Komisija į savo darbą įtraukia atitinkamų valstybių narių ir sektorių atstovus, įskaitant naudotojus, kad jie galėtų geriau stebėti geležinkelių sektoriaus plėtrą ir rinkos raidą, įvertinti patvirtintų priemonių poveikį ir išanalizuoti Komisijos planuojamų priimti priemonių poveikį.

3. Komisija stebi tinklų panaudojimą ir bendrųjų sąlygų raidą geležinkelių sektoriuje, ypač infrastruktūros mokesčių ėmimą, pajėgumo paskirstymą, geležinkelių transporto paslaugų, dėl kurių sudarytos viešųjų paslaugų sutartys, kainų ir kokybės raidą, geležinkelių transporto paslaugas, dėl kurių sudarytos viešųjų paslaugų sutartys, licencijavimą ir suderinimo tarp valstybių narių laipsnį.

4. Kas dvejus metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje praneša apie:

a) vidaus rinkos geležinkelių paslaugų sektoriuje raidą;

b) bendrąsias, įskaitant viešojo keleivinio transporto paslaugų, sąlygas;

c) Sąjungos geležinkelių tinklo būklę;

d) prieigos prie infrastruktūros teisių panaudojimą;

e) kliūtis, trukdančias teikti veiksmingesnes geležinkelių paslaugas;

f) infrastruktūros ribotumus;

g) teisės aktų poreikį.

5. Kad Komisija galėtų stebėti rinką, valstybės narės kiekvienais metais Komisijai pateikia būtiną informaciją dėl tinklų naudojimo ir bendrųjų sąlygų raidos geležinkelių sektoriuje.

6. Komisija gali patvirtinti priemones siekdama užtikrinti valstybių narių pareigos teikti ataskaitas nuoseklumą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

III SKYRIUS

**GELEŽINKELIO ĮMONIŲ LICENCIJAVIMAS**

*1 SKIRSNIS*

***Licencijas išduodanti institucija***

*16 straipsnis*

**Licencijas išduodanti institucija**

Kiekviena valstybė narė paskiria licencijas išduodančią instituciją, atsakingą už licencijų išdavimą ir už tai, kad būtų vykdomos šiame skyriuje nustatytos pareigos.

Licencijas išduodanti institucija pati neteikia geležinkelių transporto paslaugų ir yra nepriklausoma nuo tas paslaugas teikiančių įmonių ar subjektų.

*2 SKIRSNIS*

***Licencijos išdavimo sąlygos***

*17 straipsnis*

**Bendrieji reikalavimai**

1. Geležinkelio įmonė gali pateikti paraišką dėl licencijos toje valstybėje narėje, kurioje įmonė yra įsisteigusi.

2. Valstybės narės neišduoda licencijos arba nepratęsia jos galiojimo trukmės, jeigu nesilaikoma šio skyriaus reikalavimų.

3. Geležinkelio įmonei, kuri įvykdo šiame skyriuje nustatytus reikalavimus, leidžiama gauti licenciją.

4. Jokiai geležinkelio įmonei neleidžiama teikti geležinkelių transporto paslaugų, kurioms taikomos šio skyriaus nuostatos, jeigu įmonei neišduota atitinkama licencija teikti paslaugas.

Vis dėlto tokia licencija savaime nesuteikia jos turėtojui teisės naudotis geležinkelių infrastruktūra.

5. Komisija gali patvirtinti priemones, kuriose būtų išsamiai nurodyta bendros licencijos formos naudojimo tvarka, ir, jei to reikia siekiant užtikrinti sąžiningą ir veiksmingą konkurenciją geležinkelio transporto rinkose, šio straipsnio taikymo tvarką. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*18 straipsnis*

**Licencijos išdavimo sąlygos**

Paraišką dėl licencijos pateikianti įmonė, prieš pradėdama savo veiklą, turi galėti įrodyti atitinkamos valstybės narės licencijas išduodančioms institucijoms, kad ji bet kuriuo metu galės atitikti geros reputacijos, finansinės būklės, profesinės kompetencijos ir civilinės atsakomybės draudimo reikalavimus, išvardytus 19–22 straipsniuose.

Tais tikslais kiekviena paraišką dėl licencijos pateikianti įmonė pateikia visą atitinkamą informaciją.

*19 straipsnis*

**Geros reputacijos reikalavimai**

Valstybės narės apibrėžia sąlygas, kuriomis remiantis nustatoma, ar laikomasi geros reputacijos reikalavimų, norint užtikrinti, kad paraišką dėl licencijos pateikusi geležinkelio įmonė arba jai vadovaujantys asmenys:

a) nebuvo teisti už sunkius baudžiamuosius, įskaitant finansinius, nusikaltimus;

b) nebuvo paskelbti bankrutavusiais;

c) nebuvo teisti už rimtus specialiuose transportui taikomuose teisės aktuose nustatytus pažeidimus;

d) nebuvo teisti už didelius ar pakartotinus socialinės apsaugos arba darbo teisės numatytų įsipareigojimų pažeidimus, įskaitant įsipareigojimus, prisiimtus laikantis profesinės sveikatos ir darbo saugos teisės aktų, taip pat muitinės teisės aktų reikalavimų, kai bendrovė nori vykdyti tarpvalstybines krovinių vežimo operacijas, kurioms taikomos muitinės procedūros.

*20 straipsnis*

**Finansinės būklės reikalavimai**

1. Finansinės būklės reikalavimai įvykdomi, kai paraišką dėl licencijos pateikusi įmonė gali įrodyti, kad ji sugebės įvykdyti savo šiuo metu galiojančias ir potencialias pareigas, nustatytas 12 mėnesių laikotarpiui, laikydamasi realių prielaidų.

2. Licencijas išduodanti institucija tikrina finansinę būklę, visų pirma pagal geležinkelio įmonės metinę atskaitomybę arba, paraišką dėl licencijos pateikusios įmonės, negalinčios pateikti metinės atskaitomybės, atveju - pagal buhalterinį balansą. Kiekviena paraišką dėl licencijos pateikusi įmonė nurodo bent III priede nurodytą informaciją.

3. Licencijas išduodanti institucija negali pripažinti, kad paraišką dėl licencijos pateikusios įmonės finansinė būklė atitinka reikalavimus, jeigu dėl tos įmonės vykdomos veiklos ji turi didelių arba nuolatinių mokesčių ar socialinio draudimo įsiskolinimų.

4. Licencijas išduodanti institucija gali prašyti, kad bankas, valstybinis taupomasis bankas, apskaitininkas arba auditorius pateiktų audito ataskaitą ir atitinkamus dokumentus. Tuose dokumentuose turi būti nurodyta III priede išvardyta informacija.

5. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų III priedo pakeitimų. Taigi, III priedas gali būti iš dalies keičiamas siekiant patikslinti informaciją, kurią paraišką dėl licencijos pateikusi geležinkelio įmonė turi pateikti ar papildyti, atsižvelgiant į licencijas išduodančių institucijų patirtį arba geležinkelių transporto rinkos raidą.

*21 straipsnis*

**Reikalavimai, susiję su profesine kompetencija**

Reikalavimai, susiję su profesine kompetencija, įvykdomi tuomet, kai paraišką dėl licencijos teikianti geležinkelio įmonė gali įrodyti, kad ji turi ar turės valdymo struktūrą, kurioje būtų žinių arba patirties, būtinos vykdyti saugią ir patikimą licencijoje nurodytos veiklos rūšies operatyvinę kontrolę ir priežiūrą.

*22 straipsnis*

**Civilinės atsakomybės reikalavimai**

Nedarant poveikio Sąjungos taisyklėms dėl valstybės pagalbos ir laikantis Sutarties 93, 107 ir 108 straipsnių, geležinkelio įmonės civilinė atsakomybė tinkamai apdraudžiama arba ji turi draudimo garantiją rinkos sąlygomis pagal nacionalinės ir tarptautinės teisės aktus nelaimingų atsitikimų, ypač su keleiviais, bagažu, kroviniu, pašto siuntomis ar trečiaisiais asmenimis atveju.

*3 SKIRSNIS*

***Licencijos galiojimas***

*23 straipsnis*

**Galiojimas teritorijos ir laiko atžvilgiu**

1. Licencija galioja visoje Sąjungos teritorijoje.

2. Licencija galioja tol, kol geležinkelio įmonė vykdo šiame skyriuje nustatytas pareigas. Vis dėlto licencijas išduodanti institucija gali nustatyti, kad ji būtų reguliariai iš naujo apsvarstyta. Jei priimta tokia nuostata, licencijos persvarstomos bent kas penkerius metus.

3. Į pačią licenciją gali būti įrašytos nuostatos dėl licencijos paskelbimo laikinai negaliojančia arba jos atšaukimo.

*24 straipsnis*

**Laikinoji licencija, patvirtinimas, laikinas galiojimo sustabdymas ir atšaukimas**

1. Jeigu yra pagrįstų abejonių, ar geležinkelio įmonė, kuriai licencijas išduodanti institucija yra išdavusi licenciją, atitinka šio skyriaus, ir ypač 18 straipsnio, reikalavimus, ji gali bet kuriuo metu patikrinti, ar ta geležinkelio įmonė tikrai atitinka tuos reikalavimus.

Jeigu licencijas išduodanti institucija yra įsitikinusi, kad geležinkelio įmonė negali įvykdyti reikalavimų, ji paskelbia licenciją laikinai negaliojančia arba ją atšaukia.

2. Jeigu valstybės narės licencijas išduodanti institucija yra įsitikinusi, kad kyla pagrįstų abejonių dėl to, ar geležinkelio įmonė, kuriai licenciją yra išdavusi kitos valstybės narės institucija, atitinka šiame skyriuje nustatytus reikalavimus, pirmosios valstybės narės institucija nedelsdama apie tai praneša kitos valstybės narės licencijas išduodančiai institucijai.

3. Nepaisydama 1 dalies tais atvejais, jeigu licencija yra paskelbta laikinai negaliojančia arba atšaukta todėl, kad nesilaikoma finansinės būklės reikalavimų, licencijas išduodanti institucija gali išduoti laikinąją licenciją kol geležinkelio įmonė bus pertvarkyta, jeigu nekyla grėsmė saugai. Tačiau laikinoji licencija galioja ne ilgiau kaip šešis mėnesius nuo jos išdavimo dienos.

4. Tais atvejais, kai geležinkelio įmonė nutraukia savo veiklą šešiems mėnesiams arba šios veiklos nepradeda per šešis mėnesius nuo licencijos išdavimo dienos, licencijas išduodanti institucija gali nuspręsti, kad licencija turi būti pakartotinai pateikta patvirtinti arba paskelbta laikinai negaliojančia.

Veiklos pradžioje geležinkelio įmonė gali prašyti, kad būtų nustatytas ilgesnis laikotarpis atsižvelgiant į konkretų numatytų teikti paslaugų pobūdį.

5. Įvykus pokyčiams, turintiems įtakos įmonės teisinei padėčiai, ir ypač įmonių susijungimo arba įsigijimo atveju, licencijas išduodanti valdžios institucija gali nuspręsti, kad licencija būtų pateikta dar kartą patvirtinti. Geležinkelio įmonės gali nenutraukti savo veiklos, nebent licencijas išduodanti institucija nuspręstų, kad saugai keliama grėsmė. Tokiu atveju nurodomos tokio sprendimo priežastys.

6. Jeigu geležinkelio įmonė ketina labai pakeisti arba išplėsti savo veiklą, jos licencija iš naujo pateikiama licencijas išduodančiai institucijai, kad ši galėtų ją iš naujo apsvarstyti.

7. Licencijas išduodanti institucija neleidžia geležinkelio įmonei, kuriai pradėta bankroto arba panaši procedūra, išlaikyti savo licencijos, jeigu ta institucija yra įsitikinusi, kad per pagrįstą laikotarpį pertvarkyti įmonę finansiškai nėra realios galimybės.

8. Kai licencijas išduodanti institucija išduoda licenciją, laikinai sustabdo jos galiojimą, ją atšaukia ar keičia, ji nedelsdama apie tai praneša Europos geležinkelio agentūrai. Europos geležinkelio agentūra apie tai nedelsdama informuoja kitų valstybių narių licencijas išduodančias institucijas.

*25 straipsnis*

**Licencijų išdavimo tvarka**

1. Atitinkama valstybė narė viešai paskelbia licencijų išdavimo tvarką ir apie tai praneša Komisijai.

2. Licencijas išduodanti institucija priima sprendimą dėl paraiškos per kuo trumpesnį laikotarpį, tačiau ne ilgesnį kaip trys mėnesiai nuo visos atitinkamos informacijos, ypač III priede išvardytos išsamios informacijos, pateikimo dienos. Licencijas išduodanti institucija atsižvelgia į visą turimą informaciją. Sprendimas nedelsiant perduodamas paraišką dėl licencijos pateikusiai geležinkelio įmonei. Atsisakius išduoti licenciją, nurodomos tokio sprendimo priežastys.

3. Valstybės narės užtikrina, kad licencijas išduodančios institucijos sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė.

IV SKYRIUS

**MOKESČIŲ UŽ NAUDOJIMĄSI GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪRA ĖMIMAS IR GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMO PASKIRSTYMAS**

*1 SKIRSNIS*

***Bendrieji principai***

*26 straipsnis*

**Veiksmingas infrastruktūros pajėgumo naudojimas**

Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros mokesčių ėmimo ir pajėgumo paskirstymo sistemos atitiktų šioje direktyvoje nustatytus principus ir taip leistų infrastruktūros valdytojui prekiauti turimu infrastruktūros pajėgumu ir optimaliai veiksmingai jį panaudoti.

*27 straipsnis*

**Tinklo nuostatai**

1. Pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, infrastruktūros valdytojas parengia ir paskelbia tinklo nuostatus, kuriuos galima įsigyti sumokėjus tam tikrą mokestį, kuris negali būti didesnis už tų nuostatų paskelbimo sąnaudas. Tinklo nuostatai paskelbiami bent dviem oficialiosiomis Sąjungos kalbomis. Elektroniniu formatu tinklo nuostatų turinys nemokamai pateikiamas infrastruktūros valdytojo interneto portale ir prieinamas per bendrą interneto portalą. Tą interneto portalą infrastruktūros valdytojai sukuria bendradarbiaudami pagal 37 ir 40 straipsnius.

2. Tinklo nuostatuose aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis ir juose pateikiama informacija apie prieigos prie atitinkamos geležinkelių infrastruktūros sąlygas. Tinklo nuostatuose taip pat pateikiama informacija apie prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų, prijungtų prie infrastruktūros valdytojo tinklo, ir šiuose infrastruktūros objektuose teikiamų paslaugų sąlygos arba nurodoma interneto svetainė, kurioje tokia informacija pateikiama nemokamai elektroniniu formatu. Tinklo nuostatų turinys pateiktas IV priede.

3. Tinklo nuostatai nuolat atnaujinami ir prireikus iš dalies keičiami.

4. Tinklo nuostatai paskelbiami ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki termino pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo.

*28 straipsnis*

**Geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų sutartys**

Kiekviena geležinkelio įmonė, teikianti geležinkelių transporto paslaugas, su naudojamos geležinkelių infrastruktūros valdytojais pagal viešąją ar privatinę teisę sudaro būtinas sutartis. Tokias sutartis reglamentuojančios sąlygos turi būti nediskriminuojančios ir skaidrios, laikantis šios direktyvos.

*2 SKIRSNIS*

***Infrastruktūros ir paslaugų mokesčiai***

*29 straipsnis*

**Mokesčių įvedimas, nustatymas ir surinkimas**

1. Valstybės narės, laikydamosi 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo, nustato mokesčių ėmimo sistemą.

Taikydamos tą sąlygą, valstybės narės taip pat nustato konkrečias mokesčių ėmimo taisykles arba suteikia tokius įgaliojimus infrastruktūros valdytojui.

Valstybės narės užtikrina, kad tinklo nuostatuose būtų pateikta mokesčių ėmimo sistema ir taisyklės, arba nurodyta tinklavietė, kurioje būtų paskelbtos mokesčių ėmimo sistema ir taisyklės.

Mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas, laikydamasis nustatytos mokesčių ėmimo sistemos ir taisyklių.

Nedarant poveikio 4 straipsnyje nustatytam valdymo nepriklausomumui, jeigu teisė buvo tiesiogiai suteikta konstituciniu įstatymu anksčiau nei … (*), nacionalinis parlamentas gali turėti teisę nagrinėti ir prireikus peržiūrėti infrastruktūros valdytojo nustatytą mokesčių dydį. Tokia peržiūra turi būti užtikrinama, kad mokesčiai atitiktų šios direktyvos reikalavimus, nustatytą mokesčių ėmimo sistemą ir taisykles.

2. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad visame jų tinkle būtų taikoma tais pačiais principais pagrįsta mokesčių ėmimo sistema, išskyrus tuos atvejus, kai pagal 32 straipsnio 3 dalį taikomos ypatingos priemonės.

(*) Du metai prieš šios direktyvos įsigaliojimą.

3. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad taikant mokesčių ėmimo sistemą įvairioms geležinkelio įmonėms, panašioje rinkos dalyje teikiančioms lygiaverčio pobūdžio paslaugas, būtų nustatomi lygiaverčiai ir nediskriminuojantys mokesčiai ir kad faktiškai taikomi mokesčiai atitiktų tinklo nuostatuose nustatytas taisykles.

4. Infrastruktūros valdytojas saugo pareiškėjų jam suteiktos informacijos komercinį konfidencialumą.

*30 straipsnis*

**Infrastruktūros išlaidos ir apskaita**

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

2. Nedarant poveikio savo kompetencijai geležinkelių infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityse ir, kai taikytina, biudžeto metinio periodiškumo principui, valstybės narės užtikrina, kad kompetentinga institucija ir infrastruktūros valdytojas ne trumpesniam kaip trejų metų laikotarpiui sudarytų sutartį, kuria laikomasi V priede nustatytų pagrindinių principų ir kriterijų.

Valstybės narės užtikrina, kad … (*) galiojančios sutartys būtų pakeistos suderinant jas su šia direktyva jų atnaujinimo metu arba ne vėliau kaip … (**).

3. Valstybės narės įgyvendina 1 dalyje nurodytas paskatas pagal 2 dalyje nurodytą sutartį, arba pasitelkdamos reguliavimo priemones, arba derindamos paskatas, kad būtų sumažintos sutartyje nurodytos išlaidos ir mokesčių dydis taikant reguliavimo priemones.

4. Jei valstybė narė nusprendžia įgyvendinti 1 dalyje nurodytas paskatas pasitelkdama reguliavimo priemones, tai bus grindžiama analize, kiek realiai galima sumažinti išlaidas. Šiomis nuostatomis nedaromas poveikis reguliavimo institucijos įgaliojimams peržiūrėti mokesčius nurodytus 56 straipsnyje.

5. Dėl sutarties, nurodytos 2 dalyje, sąlygų ir infrastruktūros valdytojui skiriamo finansavimo sutartų mokėjimų struktūros susitariama iš anksto, kad jos galiotų visą sutarties galiojimo laiką.

6. Valstybės narės užtikrina, kad pareiškėjams ir potencialiems pareiškėjams, jų prašymu, kompetentinga valdžios institucija ir infrastruktūros valdytojas pateiktų informaciją dėl sutarties turinio ir jiems būtų sudarytos galimybės pareikšti nuomonę dėl sutarties turinio prieš ją pasirašant. Sutartis skelbiama per vieną mėnesį nuo jos sudarymo dienos.

Infrastruktūros valdytojas užtikrina sutarties nuostatų ir verslo plano nuoseklumą.

7. Infrastruktūros valdytojai parengia ir tvarko savo turto ir turto, už kurio valdymą jie yra atsakingi, registrą, kuris būtų naudojamas siekiant įvertinti, kokio finansavimo reikia jam taisyti ar pakeisti. Prie jo taip pat pateikiami duomenys apie išlaidas infrastruktūrai atnaujinti ir modernizuoti.

8. Infrastruktūros valdytojai nustato metodą, kaip paskirstyti išlaidas. Valstybės narės gali pareikalauti, kad jis būtų iš anksto patvirtintas. Tas metodas periodiškai atnaujinamas, remiantis geriausios tarptautinės praktikos principais.

*31 straipsnis*

**Mokesčių ėmimo principai**

1. Mokesčiai už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių infrastruktūros objektais mokami atitinkamai infrastruktūros valdytojui ir geležinkelių infrastruktūros objektų operatoriui ir naudojami finansuoti jų veiklai.

2. Valstybės narės reikalauja, kad infrastruktūros valdytojas ir geležinkelių infrastruktūros objektų operatorius teiktų reguliavimo institucijai visą reikalingą informaciją apie taikomus mokesčius, kad reguliavimo institucija galėtų vykdyti 56 straipsnyje nurodytas funkcijas. Dėl to infrastruktūros valdytojas ir geležinkelių infrastruktūros objektų operatorius privalo galėti įrodyti, kad infrastruktūros ir paslaugų mokesčiai, kuriuos geležinkelio įmonė turi sumokėti jiems pagal 30–37 straipsnius pateiktas sąskaitas, atitinka metodologiją, taisykles ir tam tikrais atvejais tinklo nuostatuose nustatytas skaičiavimo sistemas.

3. Nedarant poveikio šio straipsnio 4 ar 5 daliai arba 32 straipsniui, už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie infrastruktūros sujungimo geležinkelių infrastruktūros objektų nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, tiesiogiai turėtoms dėl tam tikros traukinių eksploatavimo paslaugos.

Anksčiau nei … (***) Komisija patvirtina priemones, kuriose išdėstoma tiesioginių eksploatuojant traukinius patirtų sąnaudų apskaičiavimo metodika. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Infrastruktūros valdytojas gali nuspręsti laipsniškai prisitaikyti prie šios metodikos per laikotarpį, kuris būtų ne ilgesnis nei penkeri metai po … (***).

4. Į 3 dalyje nurodytus infrastruktūros mokesčius gali būti įtrauktas mokestis, atspindintis konkrečios perpildytos infrastruktūros dalies pajėgumo stoką.

(*) Šios direktyvos įsigaliojimo datą.

(**) Treji metai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(***) 36 mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

5. Infrastruktūros mokesčiai, nurodyti 3 dalyje, gali būti keičiami siekiant atsižvelgti į poveikio aplinkai, atsirandančio dėl traukinių eksploatacijos, išlaidas. Mokesčio keitimas diferencijuojamas atsižvelgiant į poveikio aplinkai dydį.

Remdamasi infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, reguliavimo institucijų ir kompetentingų valdžios institucijų patirtimi ir atsižvelgdama į taikomas diferencijavimo pagal triukšmą sistemas, Komisija gali patvirtinti įgyvendinimo priemones, kuriose nustatoma išsami tvarka, kurios reikia laikytis taikant apmokestinimą už triukšmo poveikio aplinkai išlaidas, įskaitant šio taikymo trukmę ir sudarant galimybę diferencijuoti infrastruktūros mokesčius, kad atitinkamai būtų atsižvelgiama į zonos, kuriai daromas poveikis, jautrumą dėl joje keliamo triukšmo, ypač į gyventojų, kuriems daromas poveikis, skaičių ir traukinių sudėtį, kuri turi įtakos keliamo triukšmo lygiui. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Vis dėlto imti mokesčius išlaidoms aplinkos apsaugai padengti, kai imant tokius mokesčius padidėja bendros infrastruktūros valdytojo gaunamos pajamos, galima tik tuo atveju, jeigu toks mokestis imamas už krovinių vežimą keliais pagal Sąjungos teisę.

Jeigu iš mokesčių išlaidoms aplinkos apsaugai padengti gaunama papildomų pajamų, sprendimą dėl tų pajamų panaudojimo priima valstybės narės.

Valstybės narės užtikrina, kad būtų saugoma informacija, reikalinga tam, kad būtų galima nustatyti mokesčių išlaidoms aplinkos apsaugai padengti kilmę ir jų taikymą. Valstybės narės teikia šią informaciją Komisijai, jos prašymu.

6. Siekiant išvengti nepageidaujamų neproporcingų svyravimų, 3, 4 ir 5 dalyse nurodyti mokesčiai gali būti išreikšti kaip aritmetinis vidurkis, apskaičiuotas remiantis pagrįstu traukinių reisų ir laikotarpių skaičiumi. Tačiau santykinis infrastruktūros mokesčio dydis turi būti siejamas su teikiamoms paslaugoms priskirtinomis išlaidomis.

7. Mokestis, imamas už II priedo 2 punkte nurodytos prieigos prie infrastruktūros objektų ir šiuose objektuose teikiamas paslaugas, negali būti didesnis už jų teikimo išlaidas, pridėjus pagrįstą pelną.

8. Jei II priedo 3 ir 4 punktuose išvardytas papildomas ir pagalbines paslaugas teikia tik vienas teikėjas, už tas paslaugas imamas mokestis negali būti didesnis už jų teikimo išlaidas pridėjus pagrįstą pelną.

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

10. Objektų, naudojamų II priedo 2, 3 ir 4 punktuose nurodytoms paslaugoms teikti, operatoriai infrastruktūros valdytojui pateikia informaciją apie mokesčius, kurie turi būti įrašyti į tinklo nuostatus arba nurodyti interneto svetainėje, kur tokia informacija prieinama nemokamai elektroniniu formatu pagal 27 straipsnį.

*32 straipsnis*

**Mokesčių ėmimo principams taikomos išimtys**

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

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

Prieš patvirtindamos tokių antkainių taikymą valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai įvertintų jų svarbą konkretiems rinkos segmentams, apsvarstydami bent VI priedo 1 punkte nurodytas rinkos segmentų poras ir palikdami tinkamas. Infrastruktūros valdytojų nustatytų rinkos segmentų sąraše turi būti bent šie trys segmentai: krovinių vežimo paslaugos, keleivių vežimo paslaugos pagal viešųjų paslaugų sutartį ir kitos keleivių vežimo paslaugos.

Infrastruktūros valdytojai gali toliau išskirti rinkos segmentus pagal vežamas prekes ar keleivius.

Taip pat turi būti apibrėžti tie rinkos segmentai, kuriuose geležinkelio įmonės šiuo metu nevykdo veiklos, tačiau gali teikti paslaugas mokesčių ėmimo sistemos galiojimo laikotarpiu. Infrastruktūros valdytojas tiems rinkos segmentams netaiko antkainių mokesčių ėmimo sistemoje.

Rinkos segmentų sąrašas skelbiamas tinklo nuostatuose ir peržiūrimas bent kas penkerius metus.

2. Už prekių pervežimą iš trečiųjų šalių ir į jas, kuris vykdomas tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, infrastruktūros valdytojai gali nustatyti didesnius mokesčius, kad padengtų visas patirtas išlaidas.

3. Dėl konkrečių ateities investicinių projektų arba konkrečių investicinių projektų, kurie buvo įgyvendinti po 1988 m., remdamasis tokių projektų ilgalaikėmis išlaidomis, jei jie padidins našumą ar ekonominį efektyvumą arba juos abu, ir kurių kitaip nebūtų galima arba nebūtų buvę galima įgyvendinti, infrastruktūros valdytojas gali pradėti taikyti arba toliau taikyti didesnius mokesčius. Taikant tokią mokesčių ėmimo tvarką taip pat gali būti numatyti susitarimai dėl su naujomis investicijomis susijusios rizikos pasidalinimo.

4. Infrastruktūros mokesčiai gali būti diferencijuojami siekiant teikti paskatas įrengti traukiniuose Europos traukinių kontrolės sistemą (ETCS), atitinkančią Komisijos sprendimu 2008/386/EB [1] patvirtintą versiją ir vėlesnes versijas.

Atlikus poveikio įvertinimą, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriomis nustatoma išsami tvarka, kurios reikia laikytis taikant infrastruktūros mokesčio diferenciaciją, įskaitant jos taikymo trukmę. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

6. Jeigu infrastruktūros valdytojas ketina keisti esminius šio straipsnio 1 dalyje nurodytos mokesčių ėmimo sistemos elementus, jis ne vėliau kaip prieš tris mėnesius iki 27 straipsnio 4 dalyje nurodyto tinklo nuostatų išleidimo termino apie tuos pakeitimus paskelbia viešai.

*33 straipsnis*

**Nuolaidos**

1. Nedarant poveikio Sutarties 101, 102, 106 ir 107 straipsniams ir nepaisant šios direktyvos 31 straipsnio 3 dalyje nustatyto tiesioginių išlaidų principo, visos mokesčių, kuriuos infrastruktūros valdytojas taiko geležinkelio įmonei už kiekvieną paslaugą, nuolaidos turi atitikti šiame straipsnyje nustatytus kriterijus.

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

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

4. Nuolaidos gali būti siejamos tik su tam tikrai infrastruktūros daliai taikomais mokesčiais.

5. Panašioms paslaugoms taikomos panašios nuolaidų sistemos. Nuolaidų sistemos be diskriminacijos taikomos visoms geležinkelio įmonėms.

*34 straipsnis*

**Kompensacijų už neapmokėtas aplinkos apsaugos, avarijų ir infrastruktūros išlaidas sistemos**

1. Valstybės narės gali taikyti terminuotą naudojimosi geležinkelių infrastruktūra kompensacijos už aiškiai neapmokėtas konkuruojančių transporto rūšių aplinkos apsaugos, avarijų ir infrastruktūros išlaidas sistemą, jei šios išlaidos viršija atitinkamas geležinkelių išlaidas.

2. Jei kompensaciją gaunanti geležinkelio įmonė naudojasi išskirtine teise, kartu su kompensacija naudotojams suteikiamos panašios lengvatos.

3. Taikoma metodologija ir atliekami skaičiavimai turi būti viešai prieinami. Svarbiausia turi būti suteikta galimybė parodyti konkrečias vengiamas apmokėti nepareikalautas konkuruojančios transporto infrastruktūros išlaidas ir užtikrinti, kad įmonėms ta sistema taikoma nediskriminuojančiomis sąlygomis.

4. Valstybės narės užtikrina, kad sistema atitiktų Sutarties 93, 107 ir 108 straipsnius.

*35 straipsnis*

**Veiklos rezultatų gerinimo sistema**

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

[1] 2008 m. balandžio 23 d. Komisijos sprendimas 2008/386/EB, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų A priedą ir Sprendimo 2006/860/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų A priedą (OL L 136, 2008 5 24, p. 11).

2. VI priedo 2 punkte išvardyti pagrindiniai veiklos rezultatų gerinimo sistemos principai taikomi visame tinkle.

3. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl VI priedo 2 punkto c papunkčio pakeitimų. Taigi, VI priedo 2 punkto c papunktis gali būti iš dalies keičiamas, atsižvelgiant į geležinkelių rinkos raidą ir 55 straipsnyje nurodytų reguliavimo institucijų, infrastruktūros valdytojų bei geležinkelio įmonių įgytą patirtį. Tokiais pakeitimais pritaikomos vėlavimų rūšys pagal pramonės geriausią praktiką.

*36 straipsnis*

**Mokesčiai už pajėgumo rezervavimą**

Infrastruktūros valdytojai gali imti atitinkamą mokestį už paskirstytą, tačiau nepanaudotą pajėgumą. Toks mokestis turi skatinti veiksmingai panaudoti pajėgumą. Šio mokesčio mokėjimus atlieka arba pareiškėjas, arba geležinkelio įmonė, paskirta pagal 41 straipsnio 1 dalį.

Infrastruktūros valdytojas visada turi galėti kiekvieną suinteresuotąjį asmenį informuoti apie geležinkelio įmonėms naudotojoms paskirstytą infrastruktūros pajėgumą.

*37 straipsnis*

**Bendradarbiavimas daugiau nei vieno tinklo mokesčių ėmimo sistemų klausimais**

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai bendradarbiautų, kad būtų galima taikyti veiksmingas mokesčių ėmimo sistemas, ir derintų mokesčių ėmimą arba nustatytų mokesčius už geležinkelių transporto paslaugas, teikiamas daugiau negu viename geležinkelių sistemos infrastruktūros tinkle Sąjungoje. Svarbiausia infrastruktūros valdytojai siekia garantuoti optimalų tarptautinių geležinkelių paslaugų konkurencingumą ir užtikrinti veiksmingą geležinkelių tinklų panaudojimą. Šiuo tikslu jie nustato tinkamas procedūras, kurioms privalomos šioje direktyvoje nustatytos taisyklės.

2. Siekdamos 1 dalies tikslų, valstybės narės užtikrina infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, kad daugiau nei vienu geležinkelių sistemos tinklu Sąjungoje vykdomam susisiekimui būtų galima veiksmingai taikyti 32 straipsnyje nurodytus antkainius ir 35 straipsnyje nurodytas veiklos rezultatų gerinimo sistemas.

*3 SKIRSNIS*

***Infrastruktūros pajėgumo paskirstymas***

*38 straipsnis*

**Su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės**

1. Infrastruktūros pajėgumą paskirsto infrastruktūros valdytojas. Pajėgumą paskyrus pareiškėjui, jo gavėjas negali jo perduoti kitai įmonei ar kitai paslaugai.

Bet kokia prekyba infrastruktūros pajėgumu yra draudžiama, o dėl tokios prekybos ateityje pajėgumas nebeskiriamas.

Jei vykdydama pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė, veiklą pajėgumą naudoja geležinkelio įmonė, tai nėra pajėgumo perdavimas.

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

Infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjas gali sudaryti, kaip numatyta 42 straipsnyje, pamatinį susitarimą, pagal kurį tam tikros geležinkelių infrastruktūros pajėgumas būtų naudojamas ilgesnį laikotarpį negu tas, kuriam sudaromas vienas tarnybinis traukinių tvarkaraštis.

3. Infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų atitinkamos teisės ir pareigos dėl pajėgumo paskyrimo nustatomos sutartyse arba valstybių narių teisės aktuose.

4. Kai pareiškėjas ketina prašyti infrastruktūros pajėgumo, kad galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo paslaugas, jis apie tai praneša atitinkamiems infrastruktūros valdytojams ir reguliavimo institucijoms. Kad jie galėtų įvertinti, ar tarptautinės paslaugos tikslas - vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse, ir koks potencialus ekonominis poveikis esamoms viešųjų paslaugų sutartims, reguliavimo institucijos užtikrina, kad apie tai būtų informuojama kompetentinga valdžios institucija, kuri priskyrė geležinkelių keleivių vežimo tuo maršrutu paslaugą, apibrėžtą viešųjų paslaugų sutartyje, kitos atitinkamos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonė, vykdanti viešųjų paslaugų sutartį šios tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršrute.

*39 straipsnis*

**Infrastruktūros pajėgumo paskirstymas**

1. Valstybės narės gali nustatyti infrastruktūros pajėgumo paskirstymo struktūrą, laikydamosi 4 straipsnyje nustatytos valdymo nepriklausomumo sąlygos. Nustatomos konkrečios pajėgumo paskirstymo taisyklės. Pajėgumą paskirsto infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumas būtų paskirstomas tinkamai ir nediskriminuojant bei laikantis Sąjungos teisės.

2. Infrastruktūros valdytojai saugo jiems suteiktos informacijos komercinį konfidencialumą.

*40 straipsnis*

**Bendradarbiavimas daugiau negu vieno tinklo infrastruktūros pajėgumo paskirstymo klausimais**

1. Valstybės narės užtikrina infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, kad būtų galima veiksmingai kurti ir paskirstyti daugiau negu vieno geležinkelių sistemos tinklo Sąjungoje infrastruktūros pajėgumą, įskaitant pagal 42 straipsnyje nurodytus pamatinius susitarimus. Infrastruktūros valdytojai, laikydamiesi šioje direktyvoje nustatytų taisyklių, nustato atitinkamas procedūras ir atitinkamai organizuoja daugiau nei vieno tinklo traukinio linijas.

Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojų, kurių sprendimai dėl pajėgumo paskirstymo turi įtakos kitiems infrastruktūros valdytojams, atstovai drauge koordinuotų infrastruktūros pajėgumo paskirstymą arba paskirstytų visą atitinkamą infrastruktūros pajėgumą, tarptautiniu lygiu, nedarant poveikio konkrečioms taisyklėms, nustatytoms Sąjungos teisėje dėl krovinių geležinkelių transporto tinklų. Prie šių procedūrų gali prisijungti trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojų atitinkami atstovai.

2. Komisija informuojama apie pagrindinius posėdžius, kuriuose rengiami bendrieji infrastruktūros paskirstymo principai ir tvarka, ir kviečiama juose dalyvauti stebėtojos teisėmis. Reguliavimo institucijos gauna pakankamai informacijos apie infrastruktūros paskirstymo bendrų principų ir praktikos plėtojimą, taip pat informacijos iš IT grindžiamų paskirstymo sistemų, kad galėtų vykdyti savo reguliavimo priežiūros užduotis pagal 56 straipsnį.

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

4. 1 dalyje minėto bendradarbiavimo dalyviai užtikrina, kad dalyvavimas bendradarbiaujant, veiklos metodai ir visi kiti svarbūs kriterijai, kuriais remiantis įvertinamas ir paskirstomas infrastruktūros pajėgumas, būtų vieši.

5. Kaip nurodyta 1 dalyje, infrastruktūros valdytojai bendradarbiaudami įvertina tarptautinių traukinio linijų poreikį, o prireikus gali siūlyti ir nustatyti tarptautines traukinio linijas, kad palengvintų vežimą prekiniais traukiniais, kuriam taikomas 48 straipsnyje nurodytas *ad hoc* prašymas.

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

*41 straipsnis*

**Pareiškėjai**

1. Infrastruktūros pajėgumo paraiškas gali pateikti pareiškėjai. Siekdami panaudoti tokį infrastruktūros pajėgumą, pareiškėjai paskiria geležinkelio įmonę sudaryti susitarimą su infrastruktūros valdytoju pagal 28 straipsnį. Tai nedaro poveikio pareiškėjų teisėms sudaryti susitarimus su infrastruktūros valdytojais pagal 44 straipsnio 1 dalį.

2. Siekdamas užtikrinti, kad jo teisėti lūkesčiai dėl būsimų pajamų ir infrastruktūros panaudojimo būtų apsaugoti, infrastruktūros valdytojas gali pareiškėjams nustatyti tam tikrus reikalavimus. Tokie reikalavimai turi būti tinkami, skaidrūs ir nediskriminuojantys. Jie pateikiami tinklo nuostatuose, kaip nurodyta IV priedo 3 punkto b papunktyje. Juose gali būti numatytas tik finansinės garantijos, kuri neviršija tam tikro numatomam pareiškėjo veiklos mastui proporcingo dydžio, suteikimas ir gebėjimo parengti tinkamas paraiškas infrastruktūros pajėgumui gauti užtikrinimas.

3. Anksčiau nei … (*) Komisija patvirtina įgyvendinimo priemones, kuriose nustatomi išsamūs 2 dalies taikymo kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*42 straipsnis*

**Pamatiniai susitarimai**

1. Nedarant poveikio Sutarties 101, 102 ir 106 straipsniams, infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjas gali sudaryti pamatinį susitarimą. Tokiame pamatiniame susitarime nurodomos pareiškėjo prašomų skirti ir ilgesniam negu vieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpiui jam suteikiamų infrastruktūros pajėgumo charakteristikos.

Pamatiniame susitarime traukinio linija konkrečiai neapibūdinama, tačiau juo siekiama patenkinti pagrįstus pareiškėjo komercinius poreikius. Valstybė narė gali reikalauti, kad tokį pamatinį susitarimą iš anksto patvirtintų šios direktyvos 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija.

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

3. Pamatiniuose susitarimuose numatoma galimybė keisti arba apriboti juose nustatytas sąlygas, kad būtų sudarytos sąlygos geriau panaudoti geležinkelių infrastruktūrą.

4. Pamatiniuose susitarimuose gali būti numatytos baudos, taikomos atsiradus būtinybei keisti arba nutraukti susitarimą.

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

(*) 36 mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

6. Pamatiniai susitarimai dėl paslaugų, teikiamų naudojantis specializuota infrastruktūra, nurodyta 49 straipsnyje, kurioms reikalingos tinkamai pareiškėjo pagrįstos, didelės ir ilgalaikės investicijos, gali būti sudaryti 15 metų. Sudaryti susitarimus ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui leidžiama tik išimtiniais atvejais, ypač jeigu tai susiję su didelėmis ilgalaikėmis investicijomis ir ypač jeigu tokios investicijos numatytos sutartiniais įsipareigojimais, įskaitant daugiametį amortizacijos planą.

Tokiais išimtiniais atvejais pamatiniuose susitarimuose gali būti išsamiai apibrėžti pajėgumo, kuris pareiškėjui suteikiamas pamatinio susitarimo galiojimo laikotarpiu, ypatumai. Tie ypatumai gali apimti traukinių reisų dažnį, apimtį ir kokybę. Infrastruktūros valdytojas gali sumažinti rezervuotus pajėgumus, kurie ne trumpesniu kaip vieno mėnesio laikotarpiu buvo naudojami mažiau nei pagal 52 straipsnyje numatytą ribinę kvotą.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. pirminis pamatinis susitarimas gali būti sudaromas penkerių metų laikotarpiui ir atnaujinamas vieną kartą remiantis pajėgumo, kuriuo paslaugas teikiantis pareiškėjas naudojosi anksčiau nei 2010 m. sausio 1 d., ypatumais, kad būtų atsižvelgta į specializuotas investicijas arba komercines sutartis. 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija yra atsakinga už leidimo tokiam susitarimui įsigalioti suteikimą.

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

8. Remdamasi reguliavimo institucijų, geležinkelio įmonių, ir kompetentingų valdžios institucijų patirtimi ir 57 straipsnio 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio taikymo tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*43 straipsnis*

**Infrastruktūros pajėgumo paskirstymo grafikas**

1. Infrastruktūros valdytojas laikosi VII priede pateikto pajėgumo paskirstymo grafiko.

2. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų VII priedo pakeitimų. Taigi, pasikonsultavus su visais infrastruktūros valdytojais VII priedas gali būti iš dalies keičiamas siekiant atsižvelgti į paskirstymo proceso vykdymo aplinkybes. Tie pakeitimai grindžiami tuo, kas būtina, atsižvelgiant į patirtį siekiant užtikrinti, kad paskirstymo procesas būtų veiksmingas, ir atspindėti infrastruktūros valdytojų su paskirstymo proceso vykdymu susijusius rūpimus klausimus.

3. Prieš pradėdami konsultacijas dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto, infrastruktūros valdytojai su kitais atitinkamais infrastruktūros valdytojais susitaria, kurios tarptautinės traukinio linijos turi būti įtrauktos į tarnybinį traukinių tvarkaraštį. Korekcijos gali būti daromos tik tada, kai iš tikrųjų to reikia.

*44 straipsnis*

**Paraiška**

1. Kaip numatyta IV skyriaus 2 skirsnyje, pagal viešąją arba privatinę teisę pareiškėjai gali kreiptis į infrastruktūros valdytoją prašydami, kad su jais būtų sudaryta sutartis, suteikianti teisę už mokestį naudotis geležinkelių infrastruktūra.

2. Pateikiant prašymus, susijusius su tarnybiniu nuolatinių traukinių tvarkaraščiu, laikomasi VII priede nustatytų galutinių terminų.

3. Pareiškėjas, kuris yra pamatinio susitarimo dalyvis, paraišką pateikia pagal tą susitarimą.

4. Daugiau negu vieno tinklo traukinio linijų atveju infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad pareiškėjai galėtų kreiptis į vieno langelio principu veikiančią tarnybą, kuri būtų arba infrastruktūros valdytojų įsteigta bendra įstaiga, arba vienas infrastruktūros valdytojas, valdantis tą traukinio liniją. Tam infrastruktūros valdytojui leidžiama veikti pareiškėjo vardu ir kitų atitinkamų infrastruktūros valdytojų prašyti infrastruktūros pajėgumo. Šis reikalavimas nedaro poveikio 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo ([1]).

*45 straipsnis*

**Traukinių tvarkaraščio sudarymas**

1. Infrastruktūros valdytojas patenkina, jei įmanoma, visus prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo, įskaitant prašymus skirti daugiau negu vieną tinklą kertančias traukinio linijas, ir turi, jei įmanoma, atsižvelgti į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai.

2. Sudarant ir derinant traukinių tvarkaraštį infrastruktūros valdytojas konkrečioms paslaugoms gali suteikti pirmumo teisę, tačiau tik atsižvelgdamas į 47 ir 49 straipsnių nuostatas.

3. Infrastruktūros valdytojas su suinteresuotomis šalimis konsultuojasi dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto ir nustato bent vieno mėnesio laikotarpį, per kurį jos gali pareikšti savo nuomonę. Suinteresuotos šalys – tai visos prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo pateikusios šalys ir kitos šalys, kurios nori turėti galimybę pareikšti savo nuomonę, kaip per tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį minėtas tvarkaraštis gali paveikti jų pajėgumą įsigyti geležinkelių paslaugų.

4. Infrastruktūros valdytojas imasi tinkamų priemonių, kad išspręstų visus klausimus, dėl kurių buvo pareikštas susirūpinimas.

([1]) OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

*46 straipsnis*

**Derinimo procedūra**

1. Kai pagal 45 straipsnį sudarant traukinių tvarkaraščius infrastruktūros valdytojas susiduria su įvairių prašymų nesuderinamumu, jis turi stengtis, derindamas tuos prašymus, užtikrinti, kad būtų geriausiai suderinti visi reikalavimai.

2. Jei reikia suderinti prašymus, infrastruktūros valdytojas turi teisę, laikydamasis pagrįstų ribų, siūlyti tokius infrastruktūros pajėgumus, kurie skiriasi nuo tų, kurių buvo prašyta.

3. Konsultuodamasis su atitinkamais pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas stengiasi išspręsti visus konfliktus. Tokios konsultacijos grindžiamos toliau nurodytos informacijos atskleidimu per atitinkamą laiką, nemokamai ir ją pateikiant raštu ar elektroniniu formatu:

a) traukinio linijos, kurių paprašė visi kiti pareiškėjai tame pačiame maršrute;

b) visiems kitiems pareiškėjams tame pačiame maršrute preliminariai paskirtos traukinio linijos;

c) alternatyvios traukinio linijos, siūlomos atitinkamais maršrutais laikantis 2 dalies;

d) visa informacija apie pajėgumo paskirstymo kriterijus.

Pagal 39 straipsnio 2 dalį ta informacija pateikiama neatskleidžiant kitų pareiškėjų tapatybės, nebent atitinkami pareiškėjai sutiko, kad jų tapatybė būtų atkleista.

4. Derinimo procedūrą reglamentuojantys principai nustatomi tinklo nuostatuose. Jie visų pirma turi atspindėti sunkumus tvarkant tarptautines traukinio linijas ir atitinkamų pakeitimų poveikį kitų infrastruktūrų valdytojams.

5. Jeigu prašymai skirti infrastruktūros pajėgumo negali būti patenkinti jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus patenkinti juos derindamas.

6. Jei kyla su infrastruktūros pajėgumo paskirstymu susiję ginčai, siekiant tokius ginčus skubiai išspręsti, nedarant poveikio galiojančioms apeliacinėms procedūroms ir 56 straipsniui, parengiama ginčų sprendimo tvarka. Ši tvarka nustatoma tinklo nuostatuose. Jei taikoma tokia tvarka, sprendimas priimamas per 10 darbo dienų.

*47 straipsnis*

**Perpildyta infrastruktūra**

1. Jeigu, suderinęs prašymus skirti traukinio linijas ir pasikonsultavęs su pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas negali tinkamai patenkinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumo, jis nedelsdamas paskelbia, kad ta infrastruktūros dalis, kurioje susidarė tokia padėtis, yra perpildyta. Perpildyta infrastruktūra galima paskelbti ir infrastruktūrą, kuri, veikiausiai, bus perpildyta artimiausioje ateityje.

2. Paskelbus, kad tam tikra infrastruktūra yra perpildyta, jeigu dar nėra įgyvendinamas 51 straipsnyje nurodytas pajėgumo didinimo planas, infrastruktūros valdytojas atlieka 50 straipsnyje nurodytą pajėgumo analizę.

3. Jeigu nebuvo taikomi mokesčiai pagal 31 straipsnio 6 dalį arba taikant tuos mokesčius nebuvo pasiektas teigiamas rezultatas ir paskelbta, kad infrastruktūra yra perpildyta, infrastruktūros valdytojas infrastruktūros pajėgumui paskirstyti dar gali taikyti pirmumo teisės suteikimo kriterijus.

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

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

Valstybės narės tam tikrais atvejais gali skirti infrastruktūros valdytojui kompensaciją, lygią pajamoms, prarastoms dėl poreikio atitinkamą pajėgumą paskirti tam tikroms paslaugoms, nurodytoms antroje pastraipoje.

Taikant tas priemones ir tą kompensaciją atsižvelgiama į sprendimo neteikti tam tikrų paslaugų poveikį kitose valstybėse narėse.

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

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

*48 straipsnis*

**Ad hoc prašymai**

1. Infrastruktūros valdytojas į *ad hoc* prašymus skirti individualias traukinio linijas atsako kiek galėdamas greičiau, tačiau bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkias darbo dienas. Galimybė susipažinti su informacija apie esamą neužimtą pajėgumą sudaroma visiems pasinaudoti šiuo pajėgumu norintiems pareiškėjams.

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

*49 straipsnis*

**Specializuotoji infrastruktūra**

1. Nedarant poveikio 2 daliai pripažįstama, kad infrastruktūros pajėgumu galima naudotis teikiant visų rūšių paslaugas, atitinkančias charakteristikas, būtinas norint vežti traukinio linija.

2. Jeigu yra tinkami alternatyvūs maršrutai, infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, gali skirti tam tikrą infrastruktūrą nustatytų rūšių vežimui. Nedarant poveikio Sutarties 101, 102 ir 106 straipsniams, paskyręs infrastruktūrą tam tikrų rūšių nustatytam vežimui, infrastruktūros valdytojas, skirstydamas infrastruktūros pajėgumą, pirmumo teisę gali suteikti toms vežimo rūšims.

Toks paskyrimas neužkerta kelio tokią infrastruktūrą naudoti vykdant kitų rūšių vežimą, jeigu yra laisvo pajėgumo.

3. Pagal 2 dalį paskyrus infrastruktūrą, tai nurodoma tinklo nuostatuose.

*50 straipsnis*

**Pajėgumo analizė**

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

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

3. Pajėgumo analizė parengiama per šešis mėnesius nuo infrastruktūros perpildymo nustatymo.

*51 straipsnis*

**Infrastruktūros pajėgumo didinimo planas**

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

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

Jame nustatoma:

a) infrastruktūros perpildymo priežastys,

b) tikėtinos vežimo plėtros kryptys,

c) infrastruktūros plėtros suvaržymai,

d) galimybės padidinti pajėgumą ir su tuo susijusios išlaidos, įskaitant galimą prieigos prie infrastruktūros mokesčių pasikeitimą.

Remiantis nustatytų galimų priemonių ekonominės naudos analize, tame plane nustatoma, kokių veiksmų būtina imtis norint padidinti infrastruktūros pajėgumą, įskaitant šių priemonių įgyvendinimo grafiką.

Valstybė narė planą gali turėti patvirtinti iš anksto.

3. Infrastruktūros valdytojas nebetaiko mokesčių už atitinkamą infrastruktūrą pagal 31 straipsnio 4 dalį, tais atvejais, kai:

a) neparengiamas pajėgumo didinimo planas; arba

b) nepasiekiama pažanga įgyvendinant pajėgumo didinimo plane nustatytus veiksmus.

Vis dėlto, gavęs 55 straipsnyje nurodytos reguliavimo institucijos pritarimą, infrastruktūros valdytojas gali toliau taikyti tuos mokesčius, jeigu:

a) pajėgumo didinimo planas negali būti įgyvendintas dėl priežasčių, kurių infrastruktūros valdytojas negali kontroliuoti; arba

b) esamos pasirinkimo galimybės yra ekonomiškai arba finansiškai neperspektyvios.

*52 straipsnis*

**Traukinio linijų panaudojimas**

1. Infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose nurodo reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumo paskirstymo tikslais nustatinėdamas pirmumo teises jis atsižvelgia į prieš tai buvusį traukinio linijų panaudojimo lygį.

2. Ypač tais atvejais, kai infrastruktūra perpildyta, infrastruktūros valdytojas reikalauja, kad būtų atsisakyta tokios traukinio linijos, kuri bent per vieną mėnesį buvo naudojama mažiau negu tinklo nuostatuose nustatyta ribinė norma, nebent ta linija buvo nenaudojama ne dėl ekonominių priežasčių, kurių pareiškėjas negalėjo kontroliuoti.

*53 straipsnis*

**Techninės priežiūros darbui reikalingas infrastruktūros pajėgumas**

1. Prašymai skirti infrastruktūros pajėgumo techninės priežiūros darbui atlikti pateikiami sudarant traukinių tvarkaraščius.

2. Infrastruktūros valdytojas atsižvelgia į poveikį, kurį pareiškėjams turės infrastruktūros pajėgumo rezervavimas planinės kelių techninės priežiūros darbui.

3. Infrastruktūros valdytojas kuo greičiau informuoja suinteresuotąsias šalis apie infrastruktūros pajėgumo neprieinamumą dėl neplaninio techninės priežiūros darbo.

*54 straipsnis*

**Specialios priemonės, kurių reikia imtis esant sutrikimui**

1. Jeigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas imasi visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį. Tuo tikslu jis parengia nenumatytų atvejų planą, išvardydamas jame visas įstaigas, kurios turi būti informuotos įvykus pavojingam eismo įvykiui ar sutrikus traukinių eismui.

2. Susidarius avarinei situacijai ir tada, kai tai besąlygiškai būtina dėl gedimo, dėl kurio laikinai nebegalima naudotis infrastruktūra, paskirtos traukinių linijos gali būti be perspėjimo panaikintos tokiam laikotarpiui, koks yra reikalingas sistemai sutaisyti.

Infrastruktūros valdytojas gali, jei mano, kad tai yra būtina, pareikalauti, kad geležinkelio įmonės suteiktų jam išteklius, kurios, jo manymu, yra tinkamiausios kuo greičiau atkurti įprastinę padėtį.

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

*4 SKIRSNIS*

***Reguliavimo institucija***

*55 straipsnis*

**Reguliavimo institucija**

1. Kiekviena valstybė narė įsteigia nacionalinę geležinkelių sektoriaus reguliavimo instituciją. Nedarant poveikio 2 daliai, ši institucija yra savarankiška institucija, kuri organizavimo, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo atžvilgiu teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų privačiųjų ar viešųjų subjektų. Savo organizacija, sprendimų dėl finansavimo priėmimu, teisine struktūra ir sprendimų priėmimu ji taip pat yra nepriklausoma nuo bet kurio infrastruktūros valdytojo, mokesčius imančios įstaigos, pajėgumus paskirstančios įstaigos ar pareiškėjo. Be to, jos veikla nepriklauso nuo bet kurios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.

2. Valstybės narės gali steigti reguliavimo institucijas, kurios būtų kompetentingos reguliuoti kelis sektorius, jei tokios sudėtinės reguliavimo institucijos atitinka 1 dalyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus. Geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija organizaciniu lygiu taip pat gali būti sujungta su nacionaline konkurencijos institucija, nurodyta 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 101 ir 102 straipsniuose, įgyvendinimo ([1]) 11 straipsnyje, saugos institucija, įsteigta pagal 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ([2]) arba licencijas išduodančia institucija, nurodyta šios direktyvos III skyriuje, jei jungtinė institucija atitinka 1 dalyje nustatytus nepriklausomumo reikalavimus.

3. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos darbuotojai būtų parenkami ir ši institucija būtų valdoma tokiu būdu, kad būtų užtikrintas jos nepriklausomumas. Visų pirma, jos užtikrina, kad asmenys, atsakingi už sprendimus, kuriuos turi priimti reguliavimo institucija pagal 56 straipsnį, pavyzdžiui, atitinkamais atvejais jos valdybos nariai, veiktų nepriklausomai nuo su geležinkelių sektoriumi susijusių rinkos interesų ir neturėtų jokių interesų arba verslo ryšių reguliuojamose įmonėse arba subjektuose ir nesiektų gauti bei nevykdytų jokios vyriausybės arba kito viešojo ar privačiojo subjekto nurodymų, kai atlieka reguliavimo institucijos funkcijas.

Asmenys, atsakingi už sprendimus, kuriuos turi priimti reguliavimo institucija pagal 56 straipsnį, turi visus įgaliojimus priimti sprendimus dėl reguliavimo institucijos personalo įdarbinimo ir valdymo.

([1]) OL L 1, 2003 1 4, p. 1.
Pastaba: Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 pavadinimas buvo pakoreguotas, kad būtų atsižvelgta į naują Europos bendrijos steigimo sutarties straipsnių numeraciją pagal Lisabonos sutarties 5 straipsnį; jame buvo daroma nuoroda į Sutarties 81 ir 82 straipsnius.
([2]) OL L 164, 2004 4 30, p. 29.

*56 straipsnis*

**Reguliavimo institucijos funkcijos**

1. Nedarant poveikio 46 straipsnio 6 daliai, pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo; visų pirma, pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba atitinkamais atvejais geležinkelio įmonės arba geležinkelių infrastruktūros objektų operatoriaus priimtus sprendimus dėl:

a) preliminarių ir galutinių tinklo nuostatų redakcijų;

b) tinklo nuostatuose nustatytų kriterijų;

c) pajėgumo paskirstymo ir jo rezultatų;

d) mokesčių ėmimo sistemos;

e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;

f) prieigos priemonių pagal 10, 11, 12 ir 13 straipsnius;

g) prieigos prie paslaugų pagal 13 straipsnį ir mokesčių už jas.

2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir visų pirma ji savo iniciatyva kontroliuoja 1 dalies a–g punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Visų pirma, ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus.

3. Valstybės narės gali nuspręsti, kad reguliavimo institucijai būtų nustatyta užduotis priimti neprivalomas nuomones dėl 8 straipsnio 3 dalyje nurodyto verslo plano, sutarties ir pajėgumo didinimo plano preliminarių redakcijų, visų pirma nurodant, ar tos priemonės atitinka konkurencijos geležinkelių paslaugų rinkose padėtį.

4. Reguliavimo institucija savo funkcijoms atlikti turi reikiamą organizacinį pajėgumą.

5. Reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų IV skyriaus 2 skirsnį ir būtų nediskriminuojantys. Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija. Reguliavimo institucija įsikiša, jeigu tos derybos gali neatitikti šio skyriaus reikalavimų.

6. Reguliavimo institucija turi įgaliojimus reikalauti, kad infrastruktūros valdytojas, pareiškėjai ar atitinkamoje valstybėje narėje veikianti trečioji šalis suteiktų jai atitinkamą informaciją.

Reikalaujama suteikti informacija pateikiama nedelsiant.Tokių prašymų vykdymą reguliavimo institucija įgaliota užtikrinti taikydama tinkamas sankcijas, įskaitant pinigines baudas. Reguliavimo institucijai teikiamoje informacijoje yra visi duomenys, kurių jai reikia skundų nagrinėjimo ir konkurencijos priežiūros geležinkelių paslaugų rinkose pagal 2 dalį funkcijoms vykdyti. Tokiai informacijai priskiriami duomenys, kurie būtini statistikos ir rinkos stebėjimo tikslais.

7. Dėl kiekvieno skundo reguliavimo institucija privalo priimti sprendimą ir per ne ilgesnį kaip dviejų mėnesių laikotarpį nuo tada, kai gavo visą informaciją imtis veiksmų situacijai ištaisyti. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija prireikus savo iniciatyva nusprendžia, kokiomis tinkamomis priemonėmis pašalinti nepageidaujamus šių rinkų pokyčius, ypač atsižvelgdama į 1 dalies a–g punktus.

Reguliavimo institucijos sprendimas privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas, ir jam netaikoma kitų administracinių instancijų kontrolė. Savo sprendimų vykdymą reguliavimo institucija užtikrina taikydama tinkamas sankcijas, įskaitant pinigines baudas.

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

8. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijų priimtiems sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė. Pateikus skundą reguliavimo institucijos sprendimo vykdymas gali būti sustabdytas, tik jei reguliavimo institucijos nedelstinas poveikis gali sukelti skundą pateikusiam asmeniui nepataisomą žalą. Šia nuostata nedaromas poveikis skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal konstitucinę teisę, kai taikytina.

9. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai būtų paskelbti.

10. Reguliavimo institucija įgaliota atlikti infrastruktūros valdytojų, geležinkelių infrastruktūros objektų operatorių (o prireikus ir geležinkelio įmonių) auditą arba inicijuoti jų išorės auditą, kad patikrintų atitiktį 6 straipsnio apskaitos atskyrimo nuostatoms. Todėl reguliavimo institucija turi teisę prašyti pateikti visą susijusią informaciją. Visų pirma ji turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas, geležinkelių infrastruktūros

objektų operatoriai ir visos įmonės arba kiti subjektai, vykdantys arba integruojantys įvairių rūšių geležinkelių transporto arba infrastruktūros valdymo veiklą, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir 13 straipsnyje, pateiktų visą VIII priede nurodytą informaciją arba jos dalį taip išsamiai, kaip yra manoma būtina ir proporcinga.

Nedarant poveikio už valstybės pagalbą atsakingoms valdžios institucijoms priskirtai kompetencijai, remdamasi šiomis ataskaitomis reguliavimo institucija gali padaryti išvadas valstybės pagalbos klausimais, apie kurias ji praneša toms valdžios institucijoms.

11. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų VIII priedo pakeitimų. Taigi, VIII priedas gali būti iš dalies keičiamas siekiant jį pritaikyti prie apskaitos ir priežiūros praktikos raidos ir (arba) jį papildyti kita būtina informacija siekiant patikrinti apskaitos atskyrimą.

*57 straipsnis*

**Reguliavimo institucijų bendradarbiavimas**

1. Siekdamos visoje Sąjungoje suderinti sprendimų priėmimą, reguliavimo institucijos keičiasi informacija apie savo darbą bei sprendimų priėmimo principus ir praktiką ir kitaip bendradarbiauja. Šiuo tikslu jos dalyvauja ir dirba kartu darbo grupėje, kuri reguliariai renkasi į posėdžius. Siekdama užtikrinti aktyvų atitinkamų reguliavimo institucijų bendradarbiavimą, Komisija remia jas tai vykdant.

2. Reguliavimo institucijos glaudžiai bendradarbiauja, taip pat ir pagal sudarytus darbo susitarimus, kad galėtų teikti savitarpio pagalbą vykdant rinkos stebėsenos užduotis ir nagrinėjant skundus ar atliekant tyrimus.

3. Kai nagrinėjamas skundas arba savo iniciatyva atliekamas tyrimas dėl prieigos prie tarptautinės traukinio linijos arba jai taikomų mokesčių, taip pat vykdant konkurencijos rinkoje, susijusios su tarptautinėmis geležinkelių transporto paslaugomis, stebėseną, tai atliekanti reguliavimo institucija konsultuojasi su visų valstybių narių, per kurias eina atitinkama tarptautinė traukinio linija, reguliavimo institucijomis ir, prieš priimdama sprendimą, prašo jų pateikti visą būtiną informaciją.

4. Reguliavimo institucijos, su kuriomis konsultuojamasi pagal 3 dalį, pateikia visą informaciją, kurios reikalauti jos pačios turi teisę pagal savo nacionalinę taisę. Šią informaciją galima naudoti tik nagrinėjant skundą arba atliekant tyrimą, nurodytus 3 dalyje.

5. Skundą gavusi ar savo iniciatyva tyrimą vykdanti reguliavimo institucija perduoda susijusią informaciją atsakingai reguliavimo institucijai, kad ta institucija imtųsi priemonių atitinkamų suinteresuotųjų šalių atžvilgiu.

6. Valstybės narės užtikrina, kad visi 40 straipsnio 1 dalyje nurodyti susiję infrastruktūros valdytojų atstovai nedelsdami pateiktų visą informaciją, kuri būtina šio straipsnio 3 dalyje nurodyto skundo nagrinėjimo ar tyrimo tikslais ir kurios paprašė valstybės narės, kurioje yra susijęs atstovas, reguliavimo institucija. Ta reguliavimo institucija turi teisę perduoti tokią informaciją apie atitinkamą tarptautinę traukinių liniją 3 dalyje nurodytoms reguliavimo institucijoms.

7. Reguliavimo institucijos parengia bendrus sprendimų, kuriuos jos turi teisę priimti pagal šią direktyvą, priėmimo principus ir tvarką. Remdamasi reguliavimo institucijų patirtimi ir 1 dalyje nurodytos darbo grupės veikla, ir jei to reikia veiksmingam reguliavimo institucijų bendradarbiavimui užtikrinti, Komisija gali patvirtinti priemones, kuriomis nustatomi tokie bendrieji principai ir tvarka. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 62 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8. Reguliavimo institucijos peržiūri 37 straipsnyje ir 40 straipsnio 1 dalyje nurodytų infrastruktūros valdytojų asociacijų sprendimus ir praktiką, kuriais įgyvendinamos šios direktyvos nuostatos arba kitaip sudaromos palankesnės sąlygos tarptautiniam geležinkelių transportui.

V SKYRIUS

**BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

*58 straipsnis*

**Viešųjų pirkimų taisyklės**

Šios direktyvos nuostatomis nedaromas poveikis 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo ([1]).

*59 straipsnis*

**Nukrypti leidžiančios nuostatos**

1. Iki 2013 m. kovo 15 d. Airija kaip saloje esanti valstybė narė, kurią geležinkelis jungia tik su viena valstybe nare, ir Jungtinė Karalystė Šiaurės Airijos atžvilgiu dėl tos pačios priežasties:

a) neprivalo pavesti nepriklausomai institucijai funkcijų, garantuojančių nešališką ir nediskriminuojančią prieigą prie infrastruktūros, kaip numatyta 7 straipsnio 1 dalies pirmoje

([1]) OL L 134, 2004 4 30, p. 1.

pastraipoje, tiek, kiek pagal tą straipsnį valstybės narės įpareigojamos įsteigti nepriklausomas institucijas, vykdančias 7 straipsnio 2 dalyje nurodytas užduotis;

b) neprivalo laikytis reikalavimų, nustatytų 27 straipsnyje, 29 straipsnio 2 dalyje, 38, 39 ir 42 straipsniuose, 46 straipsnio 4 ir 6 dalyse, 47 straipsnyje, 49 straipsnio 3 dalyje, 50–53 straipsniuose ir 55 bei 56 straipsniuose, jeigu sprendimus dėl infrastruktūros pajėgumo paskirstymo arba mokesčių ėmimo galima apskųsti geležinkelio įmonei to pareikalavus raštu nepriklausomoje institucijoje, kuri priima sprendimą per du mėnesius visos būtinos informacijos pateikimo, o jos sprendimui taikoma teisminė kontrolė.

2. Kai daugiau negu viena pagal 17 straipsnį licencijuota geležinkelio įmonė arba Airijos ir Šiaurės Airijos atveju kitur licencijuota geležinkelio bendrovė pateikia oficialų prašymą teikti konkuruojančias geležinkelių paslaugas Airijoje arba Šiaurės Airijoje arba į (iš) šių šalių, sprendimas dėl tolesnio šių nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo priimamas laikantis 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

1 dalyje nurodytos nukrypti leidžiančios nuostatos netaikomos, jei Airijoje arba Šiaurės Airijoje geležinkelių paslaugas teikianti geležinkelio įmonė pateikia oficialų prašymą teikti geležinkelių transporto paslaugas kitos valstybės narės teritorijoje arba į (iš) tos valstybės narės; išimtis taikoma Airijai, jei tai Šiaurės Airijoje vykdančios veiklą geležinkelio įmonės, ir Jungtinei Karalystei, jei tai Airijoje vykdančios veiklą geležinkelio įmonės.

Per vienerius metus nuo šios dalies pirmoje pastraipoje nurodyto sprendimo arba nuo pranešimo apie oficialų prašymą, nurodytą šios dalies antroje pastraipoje, gavimo dienos atitinkama valstybė narė ar atitinkamos valstybės narės (Airija arba Jungtinė Karalystė Šiaurės Airijos atžvilgiu) priima teisės aktus, kad būtų įgyvendintos 1 dalyje nurodytų straipsnių nuostatos.

3. 1 dalyje nurodytų nukrypti leidžiančių nuostatų taikymas gali būti atnaujintas ne ilgiau kaip penkeriems metams. Ne vėliau kaip prieš 12 mėnesių iki tokio nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo tuo taikymu besinaudojanti valstybė narė gali pateikti Komisijai prašymą pratęsti tokį leidimą nukrypti. Kiekvienas toks prašymas turi būti pagrindžiamas. Komisija išnagrinėja prašymą atnaujinti tokį taikymą ir, laikydamasi 62 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros, priima sprendimą. Ta procedūra taikoma priimant kiekvieną su prašymu susijusį sprendimą.

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

*60 straipsnis*

**Naudojimasis įgaliojimais**

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.

2. 20 straipsnyje, 35 straipsnio 3 dalyje, 43 straipsnio 2 dalyje ir 56 straipsnio 11 dalyje nurodyti įgaliojimai Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo … (*). Komisija parengia ataskaitą dėl įgaliojimų suteikimo likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos. Įgaliojimų suteikimas automatiškai pratęsiamas tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno tokio laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 20 straipsnyje, 35 straipsnio 3 dalyje, 43 straipsnio 2 dalyje ir 56 straipsnio 11 dalyje nurodytų įgaliojimų suteikimą. Sprendimu dėl atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų suteikimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

4. Kai tik Komisija priima deleguotąjį aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 20 straipsnį, 35 straipsnio 3 dalį, 43 straipsnio 2 dalį ir 56 straipsnio 11 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuomet, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo apie jį Europos Parlamentui ir Tarybai dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškė prieštaravimų, arba jeigu iki to laikotarpio pabaigos tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba pranešė Komisijai, kad jie nepareikš prieštaravimų. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiams.

*61 straipsnis*

**Taikymo priemonės**

Valstybės narės prašymu arba jos pačios iniciatyva Komisija išnagrinėja konkrečias nacionalinių valdžios institucijų patvirtintas priemones, susijusias su šios direktyvos taikymu dėl sąlygų naudotis geležinkelio infrastruktūra ir paslaugomis, geležinkelio įmonių licencijavimo, naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo ir pajėgumo paskirstymo, per 12 mėnesių nuo tų priemonių priėmimo. Komisija, laikydamasi 62 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per keturis mėnesius nuo tokio prašymo gavimo dienos nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma.

(*) Šios direktyvos įsigaliojimo datą.

*62 straipsnis*

**Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima.

*63 straipsnis*

**Ataskaita**

Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui ataskaitą dėl II skyriaus įgyvendinimo.

Šioje ataskaitoje taip pat įvertinama rinkos raida, įskaitant pasiruošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkeliu rinkos atvėrimui. Šioje ataskaitoje Komisija taip pat analizuoja skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos poveikį viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui. Tą darydama, Komisija atsižvelgia į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimą ir į būdingus valstybių narių skirtumus (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą). Savo ataskaitoje Komisija, prireikus, taip pat pasiūlo papildomas teisėkūros procedūra priimamas priemones, kuriomis būtų galima palengvinti šį atvėrimą, ir įvertina bet kurios iš šių priemonių poveikį.

*64 straipsnis*

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad būtų laikomasi šios direktyvos, be kita ko, kad jos laikytųsi susijusios įmonės, operatoriai, pareiškėjai, valdžios institucijos ir kiti atitinkami subjektai, įsigaliotų ne vėliau kaip … (*). Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat įtraukia teiginį, kad galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose pateiktos nuorodos į direktyvas, kurios panaikinamos šia direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir teiginio formuluotę nustato valstybės narės.

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

55 straipsnio 1 dalis taikoma nuo … (**).

Pareiga perkelti šios direktyvos II ir IV skyrius į nacionalinę teisę ir juos įgyvendinti netaikoma Kiprui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

*65 straipsnis*

**Panaikinimas**

Direktyvos 91/440/EEB, 95/18/EB ir 2001/14/EB su pakeitimais, padarytais direktyvomis, nurodytomis IX priedo A dalyje, panaikinamos nuo … (***) nedarant poveikio valstybių narių pareigoms, susijusioms su direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais, nustatytais IX priedo B dalyje.

Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir aiškinamos pagal X priede pateiktą atitikties lentelę.

*66 straipsnis*

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*67 straipsnis*

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta …

| *Europos Parlamento vardu* | *Tarybos vardu* |
|---|---|
| *Pirmininkas* | *Pirmininkas* |
| … | … |

(*) 36 mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(**) 60 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(***) Šios direktyvos įsigaliojimo datą.

*I PRIEDAS*

**GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS OBJEKTŲ SĄRAŠAS**

Geležinkelių infrastruktūrą sudaro šie objektai, jei jie yra geležinkelio sankasos dalis, įskaitant privažiuojamuosius kelius, tačiau neįskaitant geležinkelio remonto dirbtuvėse, depuose ar lokomotyvų stovynėse nutiestų atšakų, privačių atšakų ar privažiuojamųjų kelių:

— žemės plotas,

— apatinis kelio statinys, sankasos ir pylimai, iškasos, drenažo kanalai ir tranšėjos, mūrinės tranšėjos, pralaidos, sutvirtinimo sienos, apsauginiai želdiniai, ir t. t.; keleivinės ir prekinės platformos, įskaitant keleivių stotyse ir krovinių terminaluose; keturių pėdų pločio keliai ir pėsčiųjų takai; aptvėrimų sienos, tvoros, aptvarai; priešgaisrinės juostos; šildymo prietaisai; geležinkelio pervažos ir t. t.; užtvaros nuo sniego,

— inžineriniai statiniai: tiltai, pralaidos ir kiti viadukai, tuneliai, dengtos iškasos ir kiti pravažiavimai po geležinkelio sankasas; sulaikančios sienos, nuo griūčių ir krentančių akmenų apsaugantys statiniai ir t. t.,

— kelių lygių pervažos, įskaitant kelių eismo saugumą užtikrinančią įrangą,

— viršutinis kelio statinys, visų pirma: bėgiai, bėgiai su įpjovomis ir gretbėgiai; pabėgiai ir išilginiai pabėgiai, nuolatinio kelio pagalbiniai prietaisai, balastas, įskaitant akmens skaldą ir smėlį; iešmai, geležinkelio pervažos ir t. t.; grįžračiai ir kilnojamosios platformos (išskyrus skirtas išimtinai lokomotyvams),

— keleivių ir prekių privažiuojamieji keliai, įskaitant automobilio kelius,

— saugos, signalizacijos ir telekomunikacijų įrenginiai atvirame kelyje, sumontuoti stotyse ir rūšiavimo stotyse, įskaitant signalizacijai ir telekomunikacijoms reikalingos elektros srovės gamybos, transformavimo ir skirstymo įrenginius; šiems įrenginiams skirti pastatai; bėgių stabdžiai,

— apšvietimo įrenginiai, sumontuoti eismo ir saugos tikslais,

— gabenimui geležinkeliu reikalingos elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginiai: pastotės, energijos tiekimo kabeliai, nutiesti tarp pastočių ir kontaktinių laidų, kontaktinis tinklas ir atramos; trečiasis bėgis su atramomis,

— infrastruktūros padalinio naudojami pastatai, įskaitant jų dalį, tenkančią transporto mokesčius renkantiems įrenginiams.

*II PRIEDAS*

**GELEŽINKELIO ĮMONĖMS TEIKTINOS PASLAUGOS**

(nurodytos 13 straipsnyje)

1. Minimalų prieigos paketą sudaro:

   a) prašymų skirti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo tvarkymas;

   b) teisė naudotis paskirtu pajėgumu;

   c) naudojimasis geležinkelių infrastruktūra, be kita ko, kelio ešmais ir atšakomis;

   d) traukinių eismo valdymas, įskaitant signalizaciją, reguliavimą, traukinių eismo tvarkymą bei informacijos apie traukinių judėjimą perdavimas ir teikimas;

   e) naudojimasis elektros energijos tiekimo įrenginiais traukos srovei užtikrinti tuo atveju, kai yra tokie įrenginiai;

   f) visa kita informacija, reikalinga norint pradėti teikti arba teikti tam tikrą paslaugą, kuriai buvo skirtas infrastruktūros pajėgumas.

2. Prieiga, įskaitant kelių prieigą, suteikiama prie šių infrastruktūros objektų, jei jie yra, ir šiuose objektuose teikiamų paslaugų:

   a) keleivių stotys, jų pastatai ir kiti infrastruktūros objektai, įskaitant kelionių informacijos iškabinimo ir bilietų įsigijimo paslaugų vietas;

   b) krovinių terminalai;

   c) rūšiavimo stotys ir traukinių formavimo įrenginiai, įskaitant šuntavimo įrenginius;

   d) skirstymo keliai;

   e) techninės priežiūros įrenginiai, išskyrus kapitalinės priežiūros paslaugas, teikiamas techninės priežiūros įrenginiuose išskirtinai specialioms riedmenų rūšims, ir kiti techniniai įrenginiai, įskaitant valymo ir plovimo įrenginius;

   f) su geležinkelių veikla susiję jūrų ir vidaus vandenų uosto įrenginiai;

   g) pagalbai teikti skirti įrenginiai;

   h) kuro užpildymo įrenginiai ir kuro, už kurį sąskaitose faktūrose mokesčiai nurodomi atskirai, tiekimas šiems įrenginiams.

3. Papildomas paslaugas gali sudaryti:

   a) traukos srovė, už kurią sąskaitose faktūrose mokesčiai nurodomi atskirai nuo mokesčių už naudojimąsi elektros energijos tiekimo įrenginiais;

   b) keleivinių traukinių šildymas prieš kelionę;

   c) sutartys pagal užsakymą dėl:

      — pavojingų krovinių transportavimo kontrolės,

      — pagalbos, kai važiuoja neįprasti traukiniai.

4. Pagalbines paslaugas gali sudaryti:

   a) prieiga prie telekomunikacijų tinklo;

   b) papildomos informacijos suteikimas;

   c) riedmenų techninė apžiūra;

   d) bilietų įsigijimo paslaugos keleivių stotyse;

   e) kapitalinės priežiūros paslaugos, teikiamos techninės priežiūros įrenginiuose, išskirtinai specialioms riedmenų rūšims.

*III PRIEDAS*

**FINANSINĖ BŪKLĖ**

(nurodyta 20 straipsnyje)

Informacija, kurią paraišką dėl licencijos pateikiančios įmonės turi pateikti pagal 20 straipsnį, apima tokius aspektus:

a) turimos lėšos, įskaitant banko sąskaitos likutį, overdraftas su užstatu ir paskolos;

b) lėšos ir turtas, kurį galima naudoti kaip užstatą;

c) apyvartinės lėšos;

d) atitinkamos išlaidos, įskaitant išlaidas transporto priemonių, žemės, statinių, įrenginių ir riedmenų įsigijimui apmokėti;

e) už įmonės turtą priskaičiuoti mokesčiai.

f) mokesčiai ir socialinio draudimo įmokos.

*IV PRIEDAS*

**TINKLO NUOSTATŲ TURINYS**

(nurodytų 27 straipsnyje)

27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

1. Skyrius, kuriame aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis ir prieigos prie jos sąlygos. Šiame skyriuje pateikiama informacija turi būti kasmet suderinama su geležinkelių infrastruktūros registruose, kuriuos reikia paskelbti pagal Direktyvos 2008/57/EB 35 straipsnį, esančia informacija arba joje turi būti daroma nuoroda į juos.

2. Skyrius, kuriame aprašomi mokesčių ėmimo principai ir tarifai. Šiame skyriuje pateikiami atitinkami duomenys apie mokesčių ėmimo sistemą ir pakankamai informacijos apie mokesčius bei kitos informacijos apie prieigą, taikomos II priede išvardytoms tik vieno tiekėjo teikiamoms paslaugoms. Čia išsamiai aprašoma metodologija, taisyklės ir tam tikrais atvejais skaičiavimo sistema 31–36 straipsniams taikyti išlaidų ir mokesčių atžvilgiu. Pateikiama informacija apie jau nustatytus arba per ateinančius penkerius metus numatomus nustatyti mokesčių pakeitimus, jei apie juos žinoma.

3. Skyrius, kuriame aprašomi infrastruktūros pajėgumo paskirstymo principai ir kriterijai. Čia nurodomos infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, bendrosios pajėgumo ypatybės ir bet kokie su jos naudojimu susiję apribojimai, įskaitant galimą pajėgumo poreikį techninei priežiūrai. Šiame skyriuje taip pat nurodomos su pajėgumo paskirstymu susijusios procedūros ir galutiniai terminai. Nurodomi konkretūs skirstant pajėgumą taikomi kriterijai, ypač:

   a) tvarka, pagal kurią pareiškėjai gali prašyti infrastruktūros valdytojo skirti jiems infrastruktūros pajėgumo;

   b) pareiškėjams taikomi reikalavimai;

   c) paraiškų padavimo ir pajėgumo paskirstymo grafikas, tvarka, kurios reikia laikytis pateikiant informacijos apie grafikus prašymą ir planuotų bei nenumatytų techninės priežiūros darbų grafiko sudarymo tvarka;

   d) derinimą reglamentuojantys principai ir ginčų sprendimo sistema, kuri yra šio proceso dalis;

   e) tvarka ir kriterijai, taikomi perpildytos infrastruktūros atveju;

   f) informacija apie infrastruktūros naudojimo apribojimus;

   g) sąlygos, kuriomis nustatant pajėgumo paskirstymo prioritetus atsižvelgiama į ankstesnius pajėgumo panaudojimo rodiklius.

   Pateikiama išsami informacija apie priemones, kurių buvo imtasi siekiant užtikrinti tinkamas sąlygas krovinių vežimo ir tarptautinėms paslaugoms bei prašymams, kuriems taikoma *ad hoc* procedūra. Pateikiama pajėgumo paraiškos forma. Infrastruktūros valdytojas taip pat paskelbia išsamią informaciją apie paskirstymo tvarką, taikomą tarptautinėmis traukinio linijoms.

4. Skyrius, skirtas informacijai, susijusiai su šios direktyvos 25 straipsnyje nurodyta paraiška dėl licencijos ir geležinkelio saugos sertifikatais, išduotais pagal Direktyvą 2004/49/EB, arba kurioje nurodoma interneto svetainė, kurioje tokia informacija pateikiama nemokamai elektroniniu formatu.

5. Skyrius, skirtas informacijai apie ginčų sprendimo ir skundų, susijusių su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, paslaugų ir 35 straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų gerinimo sistemos, nagrinėjimo tvarka.

6. Skyrius, skirtas informacijai apie prieigą prie III priede nurodytų geležinkelių infrastruktūros objektų ir mokesčius už jų naudojimą. Infrastruktūros valdytojų nekontroliuojami geležinkelių infrastruktūros objektų operatoriai teikia informaciją apie mokesčius už prieigą prie objektų ir už paslaugų teikimą, taip pat informaciją apie technines prieigos sąlygas, kurias reikia įtraukti į tinklo nuostatus, arba nurodo interneto svetainę, kurioje tokia informacija pateikiama nemokamai elektroniniu formatu.

7. Infrastruktūros valdytojo ir pareiškėjo pamatinio susitarimo, sudaromo pagal 42 straipsnį, pavyzdys.

*V PRIEDAS*

**KOMPETENTINGŲ VALDŽIOS INSTITUCIJŲ IR INFRASTRUKTŪROS VALDYTOJŲ SUTARČIŲ PAGRINDINIAI PRINCIPAI IR KRITERIJAI**

(nurodyti 30 straipsnyje)

Sutartyje numatomos 30 straipsnio nuostatos ir įtraukiami bent šie elementai:

1. sutarties taikymo sritis, susijusi su geležinkelių infrastruktūra ir jos objektais, išdėstyta pagal II priedą. Taikymo sritis apima visus infrastruktūros valdymo aspektus, įskaitant jau eksploatuojamos infrastruktūros techninę priežiūrą ir atnaujinimą;

2. mokėjimų arba lėšų paskirstymo struktūra, pagal kurią skirstomi mokėjimai ir lėšos už II priede išvardytas infrastruktūros paslaugas, techninę priežiūrą ir už tai, kad būtų atlikti neatlikti infrastruktūros techninės priežiūros darbai;

3. į naudotojus orientuoti veiklos tikslai, pateikti kaip rodikliai ir kokybės kriterijai, apimantys, pavyzdžiui, tokius elementus:

   a) traukinių efektyvumą, pavyzdžiui, linijos greičio ir patikimumo atžvilgiu ir klientų pasitenkinimą;

   b) tinklo pajėgumą;

   c) turto valdymą;

   d) veiklos apimtį;

   e) saugos lygius; ir

   f) aplinkos apsaugą

4. techninės priežiūros darbų, kurie galbūt bus neatlikti, kiekį ir turtą, kuris palaipsniui nebebus naudojamas, ir dėl to susiformuos kitokie kapitalo srautai;

5. paskatas, nurodytas 30 straipsnio 1 dalyje, išskyrus paskatas, taikomas remiantis reguliavimo priemonėmis pagal 30 straipsnio 3 dalį;

6. infrastruktūros valdytojo būtiniausias pareigas teikti ataskaitas (susijusias su ataskaitų turiniu ir jų teikimo dažnumu), įskaitant informaciją, kurią reikia skelbti kasmet;

7. sutartą sutarties galiojimo trukmę, kuri turi sutapti ir būti suderinta su infrastruktūros valdytojo verslo plano, koncesijos arba licencijos trukme (atitinkamais atvejais), ir valstybės nustatytą mokesčių ėmimo sistemą ir taisykles;

8. taisykles, pagal kurias būtų sprendžiami didelių veiklos sutrikdymų atvejai ir avarinės situacijos, įskaitant nenumatytų atvejų planus ir sutarties nutraukimo prieš terminą ir naudotojų informavimo taisykles;

9. taisomąsias priemones, kurių reikia imtis, jeigu kuri nors iš šalių pažeidžia savo sutartinius įsipareigojimus, arba, išskirtinėmis aplinkybėmis, susijusiomis su valstybės finansavimo prieinamumu; tai apima naujų derybų ir nutraukimo prieš terminą sąlygas ir tvarką.

*VI PRIEDAS*

**SU GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪRA SUSIJUSIOMS IŠLAIDOMS IR MOKESČIAMS TAIKOMI REIKALAVIMAI**

(nurodyti 32 straipsnio 1 dalyje ir 35 straipsnyje)

1. Infrastruktūros valdytojai, sudarydami rinkos segmentų sąrašą, siekiant pagal 32 straipsnio 1 dalį nustatyti antkainius apmokestinimo sistemoje, turi apsvarstyti bent šias segmentų poras:

   a) keleivių ar krovinių vežimo paslaugos;

   b) traukiniai, kuriais vežami pavojingi kroviniai, ar kiti krovininiai traukiniai;

   c) vežimo valstybės viduje ar tarptautinio vežimo paslaugos;

   d) kombinuotas transportas ar tiesioginiai traukiniai;

   e) mieste arba regione teikiamos keleivių vežimo paslaugos ar tarpmiestinio keleivių vežimo paslaugos;

   f) paskirtiniai sąstatai ar keičiamo sąstato krovininiai traukiniai;

   g) reguliarios ar nereguliarios vežimo traukiniu paslaugos.

2. 35 straipsnyje nurodyta veiklos rezultatų gerinimo sistema grindžiama šiais pagrindiniais principais:

   a) Kad būtų pasiektas sutartas darbo našumo lygis ir nekeliamas pavojus paslaugos ekonominiam perspektyvumui, infrastruktūros valdytojas susitaria su pareiškėjais dėl pagrindinių veiklos rezultatų gerinimo sistemos kriterijų, ypač dėl vėlavimų vertės, pagal veiklos rezultatų gerinimo sistemą mokėtinų mokėjimų ribinių verčių, kurios priklauso nuo geležinkelio įmonės atskirų traukinių ir visų jos traukinių ridos per tam tikrą laikotarpį;

   b) Infrastruktūros valdytojas ne vėliau kaip prieš penkias dienas iki traukinio važiavimo pateikia geležinkelio įmonei tarnybinį traukinių tvarkaraštį, pagal kurį bus apskaičiuojami vėlavimai. *Force majeur* ar vėlyvo tarnybinio traukinių tvarkaraščio keitimo atveju infrastruktūros valdytojas gali taikyti trumpesnį išankstinio pranešimo laikotarpį;

   c) Visi vėlavimai priskiriami vienai iš toliau nurodytų vėlavimo rūšių ir porūšių:

      1. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas eksploatavimas ir (arba) planavimo valdymas

      1.1. Tvarkaraščių sudarymas

      1.2. Traukinių formavimas

      1.3. Eksploatavimo tvarkos klaidos

      1.4. Pirmumo taisyklių neteisingas taikymas

      1.5. Darbuotojai

      1.6. Kitos priežastys

      2. Infrastruktūros valdytojui priskiriami infrastruktūros įrenginiai

      2.1. Signalizacijos įrenginiai

      2.2. Signalizacijos įrenginiai kelių lygių geležinkelio pervažose

      2.3. Telekomunikacijų įrenginiai

      2.4. Elektros energijos tiekimo įranga

      2.5. Bėgių kelias

2.6. Statiniai

2.7. Darbuotojai

2.8. Kitos priežastys

3. Infrastruktūros valdytojui priskiriamos su civiline inžinerija susijusios priežastys

3.1. Suplanuoti statybos darbai

3.2. Vykdant statybos darbus padaryti pažeidimai

3.3. Greičio apribojimas dėl bėgių kelio gedimo

3.4. Kitos priežastys

4. Kitiems infrastruktūros valdytojams priskiriamos priežastys

4.1. Dėl ankstesnio infrastruktūros valdytojo

4.2. Dėl naujo infrastruktūros valdytojo

5. Geležinkelio įmonei priskiriamos komercinės priežastys

5.1. Viršijamas sustojimo laikas

5.2. Geležinkelio įmonės prašymas

5.3. Krovos operacijos

5.4. Atliekant krovos darbus padaryti pažeidimai

5.5. Traukinio parengimas komercinėms reikmėms

5.6. Darbuotojai

5.7. Kitos priežastys

6. Geležinkelio įmonei priskiriami riedmenys

6.1. Grafikų planavimas ir (arba) grafikų sudarymas iš naujo

6.2. Geležinkelio įmonės atliekamas traukinių formavimas

6.3. Problemos, dėl kurių nukenčia keleiviniai vagonai (keleivių vežimas)

6.4. Problemos, dėl kurių nukenčia krovininiai vagonai (krovinių vežimas)

6.5. Problemos, dėl kurių nukenčia vagonai, lokomotyvai ir varikliniai vagonai

6.6. Darbuotojai

6.7. Kitos priežastys

7. Kitoms geležinkelio įmonėms priskiriamos priežastys

7.1. Dėl naujos geležinkelio įmonės

7.2. Dėl ankstesnės geležinkelio įmonės

8. Nei infrastruktūros valdytojui, nei geležinkelio įmonei nepriskiriamos išorinės priežastys

8.1. Streikas

8.2. Administraciniai formalumai

8.3. Išorinė įtaka

8.4. Oro sąlygų ir gamtinių priežasčių poveikis

8.5. Vėlavimas dėl išorinių priežasčių, nuo kurių nukentėjo kitas tinklas

8.6. Kitos priežastys

9. Nei infrastruktūros valdytojui, nei geležinkelio įmonei nepriskiriamos šalutinės priežastys

9.1. Pavojingi incidentai, avarijos ir pavojai

9.2. Dėl to paties traukinio vėlavimo bėgių kelias užimtas

9.3. Dėl kito traukinio vėlavimo bėgių kelias užimtas

9.4. Reikėjo sugrįžti atgal

9.5. Jungtys

9.6. Reikalingas tolesnis tyrimas

d) Kai įmanoma, vėlavimai priskiriami vienai organizacijai, atsižvelgiant tiek į atsakomybę dėl sukelto eismo sutrikdymo, tiek į gebėjimą atkurti normalias eismo sąlygas;

e) apskaičiuojant, kiek reikia mokėti, atsižvelgiama į vežimo geležinkelių paslaugų, kurioms taikomi panašūs punktualumo reikalavimai, vidutinę vėlavimo trukmę;

f) infrastruktūros valdytojas apskaičiuotą pagal veiklos rezultatų gerinimo sistemą mokėtiną sumą kuo greičiau praneša geležinkelio įmonėms. Apskaičiavimas apima visus traukinių vėlavimo atvejus per ne ilgesnį kaip mėnesio laikotarpį;

g) jei kyla su veiklos rezultatų gerinimo sistema susiję ginčai, siekiant tokius ginčus skubiai išspręsti, nedarant poveikio galiojančioms apeliacinėms procedūroms ir 56 straipsnio nuostatų, parengiama ginčų sprendimo tvarka. Ši ginčų sprendimo sistema turi būti nešališka susijusių subjektų atžvilgiu. Jei taikoma tokia tvarka, sprendimas priimamas per 10 darbo dienų;

h) kartą per metus infrastruktūros valdytojas skelbia geležinkelio įmonių pasiektą darbo našumo metinį vidutinį lygį, nustatytą pagal sutartus veiklos rezultatų gerinimo sistemos pagrindinius kriterijus.

*VII PRIEDAS*

**PAJĖGUMO PASKIRSTYMO GRAFIKAS**

(nurodytas 43 straipsnyje)

1. Tarnybinis traukinių tvarkaraštis sudaromas kartą per kalendorinius metus.

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

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

4. Ne vėliau kaip 11 mėnesių iki įsigaliojant tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad bendradarbiaujant su kitais atitinkamais infrastruktūros valdytojais būtų nustatytos preliminarios tarptautinės traukinio linijos. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad vėliau minėtų nustatytų traukinio linijų būtų kiek galima labiau laikomasi.

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

*VIII PRIEDAS*

**REGULIAVIMO INSTITUCIJOMS PAPRAŠIUS TEIKTINA APSKAITOS INFORMACIJA**

(nurodyta 56 straipsnio 10 dalyje)

1. Apskaitos atskyrimas

   a) atskiros krovinių vežimo, keleivių vežimo ir infrastruktūros valdymo veiklos pelno (nuostolių) ataskaitos ir balansai;

   b) skaidri ir išsami informacija apie atskirus viešųjų lėšų ir kitų kompensavimo formų šaltinius ir jų skaidrų naudojimą, įskaitant išsamią įmonių grynųjų pinigų srautų apžvalgą, kad būtų galima nustatyti, kaip buvo išleistos šios viešosios lėšos ir kitos kompensavimo formos;

   c) pelno ir išlaidų kategorijos, kad pagal reguliavimo institucijos reikalavimus būtų galima nustatyti, ar nepasitaikė šių skirtingų veiklų kryžminio subsidijavimo atvejų;

   d) metodika, naudota priskiriant išlaidas skirtingoms veiklos rūšims;

   e) jeigureguliavimo institucijai informaciją pateikianti įmonė priklauso grupei, įtraukiama visa informacija apie mokėjimus, atliktus tarp grupės įmonių.

2. Prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų mokesčių stebėsena

   a) skirtingos išlaidų kategorijos, visų pirma suteikiančios pakankamai informacijos apie skirtingų paslaugų arba paslaugų grupių ribines ir (arba) tiesiogines išlaidas, kad būtų galima stebėti infrastruktūros mokesčius;

   b) pakankamai informacijos, kad būtų galima stebėti atskirus už paslaugas (arba paslaugų grupes) sumokėtus mokesčius; jeigu to reikalauja reguliavimo institucija, šioje informacijoje pateikiami duomenys apie atskirų paslaugų mastą, atskirų paslaugų kainas ir bendras pajamas už atskiras paslaugas, gautas iš vidaus ir išorės klientų;

   c) taikant tinkamą išlaidų metodiką, nurodomos atskirų paslaugų (arba paslaugų grupių) išlaidos ir pajamos, kaip reikalauja reguliavimo institucija, kad būtų galima nustatyti galbūt nekonkurencingų kainų nustatymo atvejus (kryžminės subsidijos, agresyvi kainodara ir pernelyg didelių kainų nustatymas).

3. Finansinės veiklos nurodymas

   a) finansinės veiklos ataskaita;

   b) išlaidų ataskaitos santrauka;

   c) techninės priežiūros išlaidų ataskaita;

   d) veiklos išlaidų ataskaita;

   e) pelno ataskaita;

   f) pastabos, kuriomis prireikus patikslinamos ir paaiškinamos ataskaitos.

*IX PRIEDAS*

A dalis

**PANAIKINAMOS DIREKTYVOS IR JŲ VĖLESNIŲ PAKEITIMŲ SĄRAŠAS**

(nurodytas 65 straipsnyje)

| | |
|---|---|
| Tarybos direktyva 91/440/EEB<br>(OL L 237, 1991 8 24, p. 25) | |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB<br>(OL L 75, 2001 3 15, p. 1) | |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB<br>(OL L 164, 2004 4 30, p. 164) | |
| Tarybos direktyva 2006/103/EB<br>(OL L 363, 2006 12 20, p. 344) | Tik priedo B punktas |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB<br>(OL L 315, 2007 12 3, p. 44) | Tik 1 straipsnis |
| Tarybos direktyva 95/18/EB<br>(OL L 143, 1995 6 27, p. 70) | |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB<br>(OL L 75, 2001 3 15, p. 26) | |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB<br>(OL L 164, 2004 4 30, p. 44) | Tik 29 straipsnis |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB<br>(OL L 75, 2001 3 15, p. 29) | |
| Komisijos sprendimas 2002/844/EB<br>(OL L 289, 2002 10 26, p. 30) | |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB<br>(OL L 164, 2004 4 30, p. 44) | Tik 30 straipsnis |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB<br>(OL L 315, 2007 12 3, p. 44) | Tik 2 straipsnis |

B dalis

**PERKĖLIMO Į NACIONALINĘ TEISĘ TERMINŲ SĄRAŠAS**

(nurodytas 65 straipsnyje)

| Direktyva | Perkėlimo į nacionalinę teisę terminas |
|---|---|
| 91/440/EEB | 1993 m. sausio 1 d. |
| 95/18/EB | 1997 m. birželio 27 d. |
| 2001/12/EB | 2003 m. kovo 15 d. |
| 2001/13/EB | 2003 m. kovo 15 d. |
| 2001/14/EB | 2003 m. kovo 15 d. |
| 2004/49/EB | 2006 m. balandžio 30 d. |
| 2004/51/EB | 2005 m. gruodžio 31 d. |
| 2006/103/EB | 2007 m. sausio 1 d. |
| 2007/58/EB | 2009 birželio 4 d. |

*X PRIEDAS*

**ATITIKTIES LENTELĖ**

| Direktyva 91/440/EEB | Direktyva 95/18/EB | Direktyva 2001/14/EB | Ši direktyva |
|---|---|---|---|
| 2 straipsnio 1 dalis | 1 straipsnio 1 dalis | 1 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa | 1 straipsnio 1 dalis |
| | | 1 straipsnio 2 dalis | 1 straipsnio 2 dalis |
| 2 straipsnio 2 dalis | | | 2 straipsnio 1 dalis |
| | 1 straipsnio 2 dalis | | 2 straipsnio 2 dalis |
| | | 1 straipsnio 3 dalis | 2 straipsnio 3 dalis |
| | | | 2 straipsnio 4–9 dalys |
| 2 straipsnio 4 dalis | | | 2 straipsnio 10 dalis |
| 3 straipsnis | | | 3 straipsnio 1–8 punktai |
| | | | 3 straipsnio 9–11 punktai |
| | 2 straipsnio b ir c punktai | | 3 straipsnio 12 ir 13 punktai |
| | | | 3 straipsnio 14 ir 15 punktai |
| | | 2 straipsnis | 3 straipsnio 16–26 punktai |
| 4 straipsnis | | | 4 straipsnis |
| 5 straipsnis | | | 5 straipsnis |
| 6 straipsnio 1 ir 2 dalys | | | 6 straipsnio 1 ir 2 dalys |
| 9 straipsnio 4 dalis | | | 6 straipsnio 3 dalis |
| 6 straipsnio 1 dalies antra pastraipa | | | 6 straipsnio 4 dalis |
| 6 straipsnio 3 dalis ir II priedas | | | 7 straipsnio 1 dalis |
| | | 4 straipsnio 2 dalis ir 14 straipsnio 2 dalis | 7 straipsnio 2 dalis |
| 7 straipsnio 1, 3 ir 4 dalys | | | 8 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys |
| | | 6 straipsnio 1 dalis | 8 straipsnio 4 dalis |
| 9 straipsnio 1 ir 2 dalys | | | 9 straipsnio 1 ir 2 dalys |
| 10 straipsnio 3 ir 3a dalys | | | 10 straipsnio 1 ir 2 dalys |
| 10 straipsnio 3b dalis | | | 11 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys |
| | | | 11 straipsnio 4 dalis |
| 10 straipsnio 3c ir 3e dalys | | | 11 straipsnio 5 ir 6 dalys |
| 10 straipsnio 3f dalis | | | 12 straipsnio 1–4 dalys |
| | | | 12 straipsnio 5 dalis |
| | | 5 straipsnis | 13 straipsnis |
| | | | 14 straipsnis |

| Direktyva 91/440/EEB | Direktyva 95/18/EB | Direktyva 2001/14/EB | Ši direktyva |
|---|---|---|---|
| 10b straipsnis | | | 15 straipsnis |
| | 3 straipsnis | | 16 straipsnis |
| | 4 straipsnio 1–4 dalys | | 17 straipsnio 1–4 dalys |
| | 5 straipsnis | | 18 straipsnis |
| | 6 straipsnis | | 19 straipsnis |
| | 7 straipsnio 1 dalis | | 20 straipsnio 1 dalis |
| | Priedo I dalies 1 punktas | | 20 straipsnio 2 dalis |
| | | | 20 straipsnio 3 dalis |
| | 8 straipsnis | | 21 straipsnis |
| | 9 straipsnis | | 22 straipsnis |
| | 4 straipsnio 5 dalis | | 23 straipsnio 1 dalis |
| | 10 straipsnis | | 23 straipsnio 2 ir 3 dalys |
| | 11 straipsnis | | 24 straipsnis |
| | 15 straipsnis | | 25 straipsnis |
| | | 1 straipsnio 1 dalies antra pastraipa | 26 straipsnis |
| | | 3 straipsnis | 27 straipsnis |
| 10 straipsnio 5 dalis | | | 28 straipsnis |
| | | 4 straipsnio 1, 3, 4, 5 ir 6 dalys | 29 straipsnis |
| | | 6 straipsnio 2–5 dalys | 30 straipsnis |
| | | 7 straipsnis | 31 straipsnis |
| | | 8 straipsnis | 32 straipsnis |
| | | 9 straipsnis | 33 straipsnis |
| | | 10 straipsnis | 34 straipsnis |
| | | 11 straipsnis | 35 straipsnis |
| | | 12 straipsnis | 36 straipsnis |
| | | | 37 straipsnis |
| | | 13 straipsnis | 38 straipsnis |
| | | 14 straipsnio 1 ir 3 dalys | 39 straipsnis |
| | | 15 straipsnis | 40 straipsnis |
| | | 16 straipsnis | 41 straipsnis |
| | | 17 straipsnis | 42 straipsnis |
| | | 18 straipsnis | 43 straipsnis |
| | | 19 straipsnis | 44 straipsnis |
| | | 20 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys | 45 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys |
| | | | 45 straipsnio 4 dalis |

| Direktyva 91/440/EEB | Direktyva 95/18/EB | Direktyva 2001/14/EB | Ši direktyva |
|---|---|---|---|
| | | 20 straipsnio 4 dalis | 45 straipsnio 5 dalis |
| | | 21 straipsnis | 46 straipsnis |
| | | 22 straipsnis | 47 straipsnis |
| | | 23 straipsnis | 48 straipsnis |
| | | 24 straipsnis | 49 straipsnis |
| | | 25 straipsnis | 50 straipsnis |
| | | 26 straipsnis | 51 straipsnis |
| | | 27 straipsnis | 52 straipsnis |
| | | 28 straipsnis | 53 straipsnis |
| | | 29 straipsnis | 54 straipsnis |
| | | 30 straipsnio 1 dalis | 55 straipsnis |
| | | 30 straipsnio 2 dalis | 56 straipsnio 1 dalis |
| | | 31 straipsnis | 57 straipsnis |
| 12 straipsnis | | | 58 straipsnis |
| 14a straipsnis | | 33 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys | 59 straipsnis |
| | | | 60 straipsnis |
| | | 34 straipsnio 2 dalis | 61 straipsnis |
| 11a straipsnis | | 35 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys | 62 straipsnis |
| 10 straipsnio 9 dalis | | | 63 straipsnis |
| | | 38 straipsnis | 64 straipsnis |
| | | | 65 straipsnis |
| | 17 straipsnis | 39 straipsnis | 66 straipsnis |
| 16 straipsnis | 18 straipsnis | 40 straipsnis | 67 straipsnis |
| | | | I priedas |
| | | II priedas | II priedas |
| | Priedas | | III priedas |
| | | I priedas | IV priedas |
| | | | V priedas |
| | | | VI priedas |
| | | III priedas | VII priedas |
| | | | VIII priedas |

# TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

## I. ĮVADAS

2010 m. rugsėjo 21 d. Komisija pateikė Tarybai pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija) ([1]).

2011 m. lapkričio 16 d. Europos Parlamentas balsavo dėl nuomonės per pirmąjį svarstymą ([2]).

2011 m. gruodžio 12 d. Taryba pasiekė politinį susitarimą dėl direktyvos projekto. Teisininkams lingvistams patvirtinus galutinę teksto redakciją, Taryba 2012 m. kovo 8 d. priėmė poziciją per pirmąjį svarstymą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnyje nustatytą įprastą teisėkūros procedūrą.

Savo darbe Taryba atsižvelgė į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ir į Regionų komiteto nuomonę.

## II. PER PIRMĄJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTOS POZICIJOS ANALIZĖ

### 1. Bendros pastabos

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija), tikslas – pirmojo geležinkelių teisės aktų rinkinio išdėstymas nauja redakcija, siekiant supaprastinti, aiškiau išdėstyti ir atnaujinti reguliavimo aplinką Europos geležinkelių sektoriuje, kartu darant pažangą įgyvendinant strategiją „Europa 2020“. Iniciatyvos parengti naują teisės aktų redakciją tikslas – supaprastinti teisines nuostatas konsoliduojant ir aiškiau išdėstant teisės aktus, reglamentuojančius patekimą į geležinkelių rinką. Be to, šiuos teisės aktus ketinama atnaujinti pašalinant pasenusias nuostatas ir nustatant naujas nuostatas, kurios geriau atitinka šių dienų geležinkelių rinkos veikimą.

Komisijos pateiktas pasiūlymas dėl išdėstymo nauja redakcija visų pirma apima:

— geležinkelių infrastruktūros finansavimą ir mokesčių už ją ėmimą;

— patekimo į geležinkelių rinką ir konkurencijos joje sąlygas;

— geležinkelių rinkos reguliavimo priežiūrą.

Nors Taryba pritaria Komisijos pasiūlymo tikslui, ji laikosi nuomonės, kad pirminiame pasiūlyme turi būti padaryti keli pakeitimai. Kai kurios iš siūlomų nuostatų yra nepriimtinos, nes laikomos turinčiomis per didelį poveikį, ypač geležinkelio įmonių prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų sąlygoms, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių infrastruktūros objektais ėmimo principams, taip pat reguliavimo institucijos funkcijoms. Kitos nuostatos performuluotos, kad esamos trys direktyvos taptų paprastesnės ir aiškesnės.

Laikantis šio požiūrio, Tarybos per pirmąjį svarstymą priimtoje pozicijoje pirminis Komisijos pasiūlymas tam tikra apimtimi pakeistas performulavus tekstą ir išbraukus kelias jo nuostatas. Tai reiškia, kad Taryba negali pritarti su šiomis išbrauktomis nuostatomis susijusiems pakeitimams, išdėstytiems per pirmąjį svarstymą priimtoje Europos Parlamento nuomonėje.

([1]) Dok. 13789/10.
([2]) Dok. TA/2011/503/P7.

2. **Pagrindiniai politikos klausimai**

i) Geležinkelio įmonių prieiga prie geležinkelių infrastruktūros objektų ir šiuose objektuose teikiamų paslaugų (13 straipsnis ir III priedas)

Siekiant naujoms geležinkelio įmonėms sudaryti tinkamas galimybes patekti į rinką ir tokiu būdu padidinti konkurenciją geležinkelių sektoriuje, Komisija siūlo nustatyti nepriklausomo (t. y. teisinio, organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo) geležinkelių infrastruktūros objektų valdymo ir vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo reikalavimus, kad būtų pašalinti su geležinkeliais susijusių paslaugų teikėjų arba geležinkelių infrastruktūros objektų savininkų ir rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių interesų konfliktai.

Tarybos nuomone, šis Komisijos pasiūlymo aspektas turi būti pakeistas, kad nuoroda į „teisinį nepriklausomumą“ būtų pakeista „organizacinio ir sprendimų priėmimo“ nepriklausomo reikalavimu. Konkrečiai, Taryba pagrindinius geležinkelių infrastruktūros objektus, kurių atžvilgiu turi būti užtikrinta didesnė konkurencija, atskiria nuo kitų geležinkelių infrastruktūros objektų. Pastarųjų atžvilgiu Taryba numato tik apskaitos atskyrimą; Taryba nustato organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomo reikalavimą pagrindiniams geležinkelių infrastruktūros objektams, prieiga prie kurių turėtų būti pagerinta.

Taryba taip pat nurodo, kad toks nepriklausomumas nereiškia reikalavimo įsteigti geležinkelių infrastruktūros objektų atskirą įstaigą ar įmonę ir šį reikalavimą galima įvykdyti vienoje įmonėje įsteigiant atskirus padalinius.

Dar pirminiame tekste Komisija siūlo priimti su geležinkeliais susijusių paslaugų infrastruktūros objektų valdymo nuostatas dėl nenaudojamų objektų perleidimo (angl. *use-it or lease-it*). Tais atvejais, kai geležinkelių infrastruktūros objektas tam tikrą laiką nenaudojamas, jo savininkai turi jį perleisti (nuomos arba išperkamosios nuomos pagrindu) kitai juo suinteresuotai šaliai. Siūloma priemone siekiama, kad rinkoje atsirastų daugiau geležinkelių infrastruktūros objektų ir nekiltų dirbtinio rinkos prisotinimo problemų.

Taryba pritaria siūlomam požiūriui, tačiau siūlo, kad vietoj pirminiame Komisijos pasiūlyme nurodyto dvejų metų laikotarpio nustatyti trejų metų laikotarpį. Be to, Taryba mano, kad geležinkelių įmonė turės operatoriui pareikšti suinteresuotumą naudotis objektu, kuris bus grindžiamas pareikštu poreikiu. Galiausiai Taryba taip pat nurodo, kad operatorius turi teisę neleisti tuo objektu naudotis išperkamosios nuomos arba nuomos pagrindu, įrodęs, kad vykdomas pertvarkymas.

Europos Parlamentas siūlo 13 straipsnio 2 dalyje nustatyti platesnės apimties atskyrimo reikalavimus, o Taryba nepritaria tam, kad atskyrimo reikalavimai būtų taikomi papildomiems geležinkelių infrastruktūros objektams.

Atsižvelgdama į tai, Taryba nepritarė Europos Parlamento pateiktam 62 pakeitimui.

ii) Mokesčių ėmimo principai ir mokesčių ėmimo principams taikomos išimtys (31, 32 straipsniai ir VIII priedas)

Tiesioginės išlaidos

Pirminiame pasiūlyme Komisija nustatė, kad mokesčiai už minimalų prieigos prie paslaugų, nurodytų III priedo 1 punkte, paketą turi būti lygūs dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos tiesiogiai patirtoms išlaidoms pagal VIII priedo 1 punktą. Pastarajame pateikiamas sąrašas elementų, kurie neįtraukiami skaičiuojant tiesiogines minimalaus prieigos paketo išlaidas. Komisija siūlo sudaryti galimybę jį keisti priimant deleguotuosius aktus.

Taryba pritaria principui, kad už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų infrastruktūros sujungimo nustatomi mokesčiai turi būti lygūs dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos tiesiogiai patirtoms išlaidoms, tačiau laikosi nuomonės, kad VIII priedo 1 punktas turėtų būti išbrauktas, o dėl tam tikrų vežimo geležinkeliais paslaugų patirtų tiesioginių išlaidų

apskaičiavimo metodika turėtų būti nustatyta įgyvendinimo aktais, kad būtų užtikrintas suderintas šio straipsnio įgyvendinimas. Galiausiai, Taryba taip pat numato infrastruktūros valdytojui galimybę nuspręsti laipsniškai prisitaikyti prie tiesioginių išlaidų apskaičiavimo metodikos per penkerių metų laikotarpį po direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę termino. Šios nuostatos tikslas – valstybėms narėms skirti laiko laipsniškai padidinti savo infrastruktūros finansavimą, kad būtų laikomasi tokios bendros metodikos.

Mokesčiai už keliamą triukšmą

Komisija siūlo tais atvejais, kai pagal krovinių vežimui keliais taikytiną Sąjungos teisę leidžiama apmokestinti už keliamo triukšmo poveikio išlaidas, pakeisti infrastruktūros mokesčius siekiant atsižvelgti į eksploatuojamų traukinių keliamo triukšmo poveikio išlaidas. Siūlomu prieigos prie kelių mokesčių diferencijavimu atsižvelgiant į skleidžiamą triukšmą siekiama sukurti aiškią paskatą modernizuoti riedmenis.

Taryba mano, kad Komisijos požiūris į apmokestinimą už keliamo triukšmo poveikio išlaidas turėtų likti valstybėms narėms neprivaloma sistema, kad tai neturėtų neigiamų finansinių pasekmių infrastruktūros valdytojams. Be to, Komisijai suteikta galimybė patvirtinti įgyvendinimo priemones, kuriose būtų išdėstyta tvarka, kurios reikės laikytis apmokestinant už keliamo triukšmo poveikio išlaidas, užtikrinant, kad diferencijuojant mokesčius atitinkamais atvejais būtų atsižvelgiama į teritorijos, kuriai daromas poveikis, jautrumą dėl joje keliamo triukšmo, ypač į gyventojų, kuriems daromas poveikis, skaičių ir traukinių sudėtį, kuri turi įtakos skleidžiamo triukšmo lygiui.

Europos traukinių kontrolės sistema

Komisijos pateiktame pasiūlyme nustatyta, kad traukiniams, kuriuose įrengta Europos traukinių kontrolės sistema (ETKS), laikinai taikomas mažesnis infrastruktūros mokestis. Taryba pritaria neprivalomajam požiūriui, tačiau nepritaria bet kokioms privalomosioms priemonėms šioje srityje.

Apskritai, Europos Parlamentas remiasi Komisijos požiūriu dėl pagrindinių taisyklių, kuriomis reglamentuojamas infrastruktūros mokesčių ėmimas. Jis netgi siūlo sugriežtinti Komisijos pasiūlymą dėl apmokestinimo už keliamą triukšmą sąlygų, visų pirma padaryti jį privalomą, nepriklausomai nuo kelių sektoriaus priemonių. Parlamentas taip pat reikalauja, kad mokesčių sumažinimas traukiniams, kuriuose įrengta ETKS, taptų privaloma priemone. Be to, Parlamentas siūlo, kad mokesčius kitoms aplinkos apsaugos išlaidoms padengti būtų galima nustatyti tik tuo atveju, jeigu toks mokestis pagal Sąjungos teisės aktus imamas už krovinių vežimą keliais, taip pat reikalauja, kad galimos pajamos būtų skiriamos transporto sistemoms.

Šiomis aplinkybėmis Taryba negalėjo atsižvelgti į 78, 79, 80 ir 132 pakeitimus.

iii) Infrastruktūros valdytojo finansavimas ir infrastruktūros išlaidos ir apskaita (8 ir 30 straipsniai bei VII priedas)

Pirminiame pasiūlyme Komisija nustatė, kad infrastruktūros valdytojams bus teikiamos paskatos mažinti infrastruktūros teikimo išlaidas ir prieigos mokesčių dydį. Siūloma, kad šios paskatos būtų įgyvendinamos tik remiantis nacionalinės kompetentingos valdžios institucijos ir infrastruktūros valdytojo sutartimi dėl infrastruktūros išlaidų ir jos prieigos mokesčių. Komisijos pasiūlyme taip pat nustatyta, kad nacionalinių valdžios institucijų ir infrastruktūros valdytojų sutartys sudaromos ne trumpesniam nei penkerių metų laikotarpiui. Bendras Komisijos tikslas šiuo klausimu yra skatinti ilgalaikių geležinkelių vystymo strategijų nustatymą.

Iš esmės Taryba pritaria Komisijos požiūriui dėl šio klausimo, tačiau pageidauja išlaikyti galimybę pirmiau minėtų paskatų įgyvendinimui taikyti reguliavimo priemones kaip alternatyvą pirmiau minėtoms sutartims, taip pat minimalią sutarčių trukmę sutrumpinti iki trejų metų. Be to, Taryba siūlo aiškiau nurodyti, kad viešojo finansavimo dydį infrastruktūrai finansuoti nustato pačios valstybės narės.

Taryba pritaria Komisijos tikslui sukurti geležinkelių infrastruktūros valdytojams skirtą vystymo strategiją, jei šios strategijos paskelbimas išliks rekomendacinio pobūdžio. Be to, Taryba nepritaria tam, kad būtų nustatytas konkretus terminas siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojų pajamų ir išlaidų balansą ir pageidauja, kad būtų nurodytas pagrįstas laikotarpis, neviršijantis 30 straipsnio 2 dalyje nurodyto sutarties laikotarpio.

Europos Parlamentas siūlo pailginti nacionalinių infrastruktūros vystymo strategijų trukmę, kad būtų išplėstos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis dėl vystymo strategijų, sugriežtintas valstybių narių įpareigojimas teikti viešąjį finansavimą, taip pat sutrumpintas pirminiame tekste Komisijos pasiūlytas terminas, kad būtų užtikrintas infrastruktūros valdytojų pajamų ir išlaidų balansas. Atsižvelgdama į tai, Taryba nepritarė Europos Parlamento pateiktiems 55 ir 78 pakeitimams.

iv) Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atskyrimas (6 ir 7 straipsniai)

Taryba pritaria Komisijos požiūriui svarstant nauja redakcija išdėstytą pasiūlymą dėl bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimo nespręsti klausimo dėl infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atskyrimo.

Vis dėlto Europos Parlamentas siūlo nustatyti konkrečius reikalavimus, taikomus IT paslaugoms ir personalo politikai. Be to, Parlamentas siūlo pakeisti taikomus reikalavimus, susijusius su infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių apskaitos atskyrimu. Galiausiai, Parlamentas prašo Komisijos iki 2012 m. pabaigos pateikti naują pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto šiuo klausimu, kad būtų užtikrintas visiškas infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimas; Parlamentas reikalauja, kad naujajame pasiūlyme taip pat būtų numatytas nacionalinės keleivių vežimo geležinkeliais rinkos atvėrimas.

Todėl Taryba negalėjo atsižvelgti į 51, 52, 53 ir 54 pakeitimus.

v) Reguliavimo institucijos funkcijos (55–57 straipsniai)

Komisijos pasiūlyme yra kelios naujos nuostatos, kurių tikslas – užtikrinti, kad reguliavimo institucijos pajėgtų savo pareigas vykdyti veiksmingai, remdamosi didesniu nepriklausomumu, išplėstomis kompetencijos sritimis ir naudodamosi papildomomis priemonėmis.

Todėl siūloma atnaujinti nuostatas dėl reguliavimo institucijų nepriklausomumo nustatant, kad šios institucijos turi būti nepriklausomos nuo bet kokio viešojo ar privačiojo subjekto. Siūloma priemone siekiama sumažinti interesų konfliktų tikimybę ir taip pagerinti reguliavimo institucijų atliekamą priežiūrą.

Be to, Komisijos pasiūlyme numatoma į reguliavimo institucijų kompetencijos sritį įtraukti šias funkcijas: 1) priimti sprendimus dėl prieigos prie su geležinkeliais susijusių paslaugų, taip pat dėl mokesčių už tokias paslaugas, būtinų siekiant leisti patekti į rinką ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją; 2) užkirsti kelią nepelningai veiklai skiriamas valstybės lėšas naudoti komercinei veiklai finansuoti; taip pat siūloma, kad reguliavimo institucijos būtų įgaliotos atlikti geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų auditą arba inicijuoti tų įmonių ir valdytojų išorės auditą, siekiant patikrinti, ar laikomasi 6 straipsnio nuostatų dėl apskaitos atskyrimo. Galiausiai, siekiant kad reguliavimo institucijos veiktų efektyviau, iniciatyvoje dėl išdėstymo nauja redakcija Komisija siūlo, jog išlaidų apskaitos duomenis infrastruktūros valdytojai privalėtų joms pateikti suvestiniu standartiniu formatu kaip finansines ataskaitas reguliavimo institucijai.

Taryba iš esmės pritaria Komisijos požiūriui į reguliavimo institucijų stiprinimą, tačiau mano, kad būtina persvarstyti siūlomas nuostatas dėl reguliavimo institucijų darbuotojams taikomų nepriklausomumo reikalavimų. Be to, Taryba suteikia galimybę reguliavimo institucijai savo nuožiūra pasirinkti, ar imtis priemonių finansiniais klausimais, ir nepritaria reguliavimo institucijoms teikiamų finansinių ataskaitų skelbimui viešai.

Taryba taip pat nusprendžia reguliavimo institucijai suteikti įgaliojimus stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir imtis atitinkamų priemonių nepageidaujamiems šių rinkų pokyčiams pašalinti, nedarant įtakos nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti konkurenciją. Taryba taip pat pritaria principui sukurti koordinuoto nacionalinių reguliavimo institucijų bendradarbiavimo sistemą.

Europos Parlamentas ketina nacionalinėms reguliavimo institucijoms suteikti plačius įgaliojimus prižiūrėti direktyvos įgyvendinimą ir siūlo toliau didinti nacionalinių reguliavimo institucijų nepriklausomumą ir suteikti papildomų priemonių, tačiau jų jau turimus įgaliojimus apribojant nepageidaujamų rinkos pokyčių šalinimu. Galiausiai, Europos Parlamentas taip pat pritaria tam, kad nacionalinių reguliavimo institucijų bendradarbiavimas būtų oficialiai įformintas sukuriant tinklą, ir prašo Komisijos parengti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl Europos reguliavimo institucijos įsteigimo.

Šiomis aplinkybėmis Taryba nepritarė 48, 96, 97, 98, 99 ir 100 pakeitimams.

vi) Deleguotieji aktai ir įgyvendinimo aktai

Pirminiame Komisijos pasiūlyme deleguotieji aktai siūlomi kaip priemonė įvairiems priedams, įskaitant jų skirsnius, iš dalies pakeisti.

Tačiau Taryba mano, kad turėtų būti sumažintas priedų ir skirsnių, dėl kurių Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, skaičius ir apimtų tik tam tikrus V priedo, VIII priedo 4c punkto, IX ir X priedų pakeitimus. Todėl Taryba panaikina Komisijos galimybę priimant deleguotuosius aktus iš dalies keisti I priedą (geležinkelių infrastruktūros objektai), II priedą (esminės infrastruktūros valdytojo funkcijos), III priedą (geležinkelio įmonėms teiktinos paslaugos), VI priedą (tinklo nuostatai), VII priedą (sutartis), dalį VIII priedo (mokesčiai), remdamasi tuo, kad šiuose prieduose yra esminių nuostatų.

Be to, Taryba numato įgyvendinimo priemones, skirtas tam tikrų priedų ir skirsnių elementų, pvz., 13 straipsnio dėl prieigos prie su geležinkeliais susijusių paslaugų sąlygų, 31 straipsnio 3 dalies dėl tiesioginių išlaidų apskaičiavimo metodo nustatymo, 31 straipsnio 5 dalies dėl mokesčių už keliamą triukšmą bendro metodo nustatymo, 32 straipsnio dėl ETKS moduliavimo bendro metodo nustatymo, vienodoms taikymo sąlygoms nustatyti.

Iš esmės Europos Parlamentas siūlo labiau apriboti arba visai panaikinti Komisijos įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus; be to, Parlamentas nepritaria tam, kad įgyvendinimo aktai būtų naudojami tam tikrų priedų ir skirsnių elementų vienodoms taikymo sąlygoms nustatyti.

Atsižvelgdama į tai, Taryba nepritarė 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81–82, 87 pakeitimams.

3. **Kiti politikos klausimai**

Iš esmės Taryba nepritaria tiems EP pakeitimams, kuriuose nesilaikoma Tarpinstitucinio susitarimo dėl sistemingesnio teisės aktų pakeitimo metodo naudojimo (2002/C 77/01) nuostatų. Šio tarpinstitucinio susitarimo 8 punkte teigiama, kad *„jei teisės aktų leidybos proceso metu iškyla būtinybė iš esmės pakeisti pakeitimo akto nuostatas, apie kurių pakeitimus Komisijos pasiūlyme nekalbama, tokie to akto pakeitimai atliekami pagal Sutartyje nustatytą tvarką, remiantis taikytinu teisiniu pagrindu.“*

Todėl Taryba mano, kad EP pakeitimai, susiję su nuostatomis, kurios nėra įtrauktos į Komisijos pasiūlymą dėl išdėstymo nauja redakcija, nėra būtini siekiant nuoseklumo ir aiškumo. Šiomis aplinkybėmis Taryba negalėjo atsižvelgti į 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 ir 95 pakeitimus.

4. **Kiti Europos Parlamento priimti pakeitimai**

Kiti EP pakeitimai, neįtraukti į Tarybos per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją, yra susiję su:

— papildomų reikalavimų, susijusių su keleivių informavimu ir bilietų įsigijimu, nustatymu (57 pakeitimas);

— nuostatomis dėl terminų, per kuriuos nacionalinės reguliavimo institucijos privalo priimti sprendimą (59 pakeitimas);

— rinkos stebėsenos srities išplėtimu į ją įtraukiant užimtumą ir darbo sąlygas, taip pat investicijas į geležinkelių infrastruktūrą (65 pakeitimas);

— reikalavimu, pagal kurį geležinkelio įmonė, teikdama paraišką, taip pat turi įrodyti, kad ji turi saugos sertifikatą (73 pakeitimas);

— prievole tinklo nuostatus skelbti anglų kalba (75 pakeitimas);

— infrastruktūros valdytojui nustatytu griežtu terminu, per kurį jis privalo suinteresuotąsias šalis informuoti apie neplaninės techninės priežiūros darbą (93 pakeitimas);

— 12 mėnesių perkėlimo į nacionalinę teisę terminu (112 pakeitimas);

— griežtesnėmis nuostatomis, susijusiomis su keleiviams stotyse teikiamomis paslaugomis (115 pakeitimas);

— nuorodos į Direktyvą 2009/72/EB įtraukimu, kiek tai susiję su traukos srovės tiekimu (115 pakeitimas);

— geležinkelių rinkos stebėsenai reikalingos informacijos, kaip nurodoma IV priedo 1 punkte išplėtimu, įtraukiant duomenų apie riktus, avarijas ir katastrofas rinkimą (116 pakeitimas);

— papildomais civilinės atsakomybės reikalavimais (140 pakeitimas);

III. **IŠVADA**

Rengdama per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją Taryba visapusiškai atsižvelgė į Komisijos pasiūlymą ir į Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtą nuomonę. Taryba atkreipia dėmesį į tai, kad tam tikri Europos Parlamento pasiūlyti pakeitimai jau yra iš esmės, iš dalies arba visiškai įtraukti į jos per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją.

## 2012 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

| | | |
|---|---|---|
| *ES oficialusis leidinys*, L ir C serijos, tik spausdintinė versija | 22 oficialiosiomis ES kalbomis | 1 200 EUR per metus |
| *ES oficialusis leidinys*, L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis skaitmeninis diskas | 22 oficialiosiomis ES kalbomis | 1 310 EUR per metus |
| *ES oficialusis leidinys*, L serija, tik spausdintinė versija | 22 oficialiosiomis ES kalbomis | 840 EUR per metus |
| *ES oficialusis leidinys*, L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis skaitmeninis diskas | 22 oficialiosiomis ES kalbomis | 100 EUR per metus |
| Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), skaitmeninis diskas, leidžiamas vieną kartą per savaitę | daugiakalbis:<br>23 oficialiosiomis ES kalbomis | 200 EUR per metus |
| *ES oficialusis leidinys*, C serija. Konkursai | konkursų kalbomis | 50 EUR per metus |

*Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame skaitmeniniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## Pardavimas ir prenumerata

Įvairių mokamų leidinių, tokių kaip *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*, galima užsiprenumeruoti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

http://publications.europa.eu/others/agents/index_lt.htm

**EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.**

**Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite http://europa.eu**

Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT