

32001L0014

15.3.2001.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 75/29

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2001/14/EK

(2001. gada 26. februāris)

par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,saskaņā ar Līguma ⁽⁴⁾ 251. pantā paredzēto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2000. gada 22. novembrī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

- (1) Kopienas dzelzceļa nozares lielāka integrācija ir būtisks elements iekšējā tirgus izveidē un virzībā uz pastāvīgas mobilitātes sasniegšanu.
- (2) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁵⁾ attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starptautiskiem grupējumiem paredzētas noteiktas piekļuves tiesības starptautisko dzelzceļa pārvadājumu jomā; šīs tiesības nozīmē, ka dzelzceļa infrastruktūrai var būt daudz lietotāju.
- (3) Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīvā 95/19/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un infrastruktūras maksas iekasēšanu ⁽⁶⁾ paredzēti vispārīgi dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principi.

⁽¹⁾ OV C 321, 20.10.1998., 10. lpp. un OV C 116 E, 26.4.2000., 40. lpp.).⁽²⁾ OV C 209, 22.7.1999., 22. lpp.⁽³⁾ OV C 57, 29.2.2000., 40. lpp.⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 1999. gada 10. marta atzinums (OV C 175, 21.6.1999., 120. lpp.), apstiprināts 1999. gada 27. oktobrī (OV C 154, 5.6.2000., 22. lpp.), Padomes 2000. gada 28. marta kopīgā nostāja (OV C 178, 27.6.2000., 28. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2000. gada 5. jūlija lēmums (vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*), Eiropas Parlamenta 2001. gada 1. februāra lēmums un Padomes 2000. gada 20. decembra lēmums.⁽⁵⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/12/EK (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.).⁽⁶⁾ OV L 143, 27.6.1995., 75. lpp.

(4) Minētās direktīvas nav liegušas ievērojamu dažādību dzelzceļa infrastruktūras maksas struktūrā un apmēros un jaudas iedalīšanas norises veidā un ilgumā.

(5) Lai nodrošinātu pārskatāmību un nediskriminējošu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visas piekļuves tiesību izmantošanai nepieciešamās ziņas ir publicējamās tīkla pārskatā.

(6) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanai piemērotu shēmu un konkurētspējīgu pārvadātāju apvienojuma iznākums būs labāks dažādu transporta veidu līdzsvars.

(7) Rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, iznākums būs transporta izmaksu samazināšanās sabiedrībai.

(8) Lai nodrošinātu efektivitāti kravu pārvadājumu nozarē, jo īpaši pārrobežu pārvadājumos, ir jārikojas, lai paplašinātu tirgu.

(9) Dalībvalstīm būtu jābūt iespējai ļaut dzelzceļa pakalpojumu pircējiem tieši piedalīties jaudas iedalīšanas procesā.

(10) Eiropas dzelzceļu atdzīvināšanā, paplašinot starptautisku kravu piekļuvi Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklam, ir vajadzīga godīga dzelzceļa un autopārvadātāju konkurence, jo īpaši attiecīgi ievērojot dažādās ārējās ietekmes; dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotu shēmu, citu transporta veidu infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotu shēmu un konkurētspējīgu pārvadātāju apvienojuma iznākums būs optimāls dažādu transporta veidu līdzsvars.

(11) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmēģina apmierināt visu lietotāju un transporta veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas.

- (12) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savu infrastruktūru.
- (13) Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem saistībā ar jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāsaņem skaidri un saskaņoti signāli, kas ļautu pieņemt racionālus lēmumus.
- (14) Lai ņemtu vērā dzelzceļa infrastruktūras jaudas lietotāju vai potenciālo lietotāju vajadzību plānot savu uzņēmējdarbību, kā arī pircēju un finansētāju vajadzības, ir svarīgi, lai infrastruktūras pārvaldītājs nodrošinātu, ka infrastruktūras jaudu iedala tādā veidā, kas atspoguļo vajadzību saglabāt un paaugstināt uzticamības pakāpi šim pakalpojumam.
- (15) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu stimulēti līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā.
- (16) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.
- (17) Ir svarīgi ņemt vērā gan pretendentu, gan infrastruktūras pārvaldītāja ar uzņēmējdarbību saistītās prasības.
- (18) Ir svarīgi palielināt infrastruktūras pārvaldītāju spēju būt elastīgiem attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu, bet šai spējai jābūt saderīgai ar pretendenta saprātīgo prasību apmierināšanu.
- (19) Jaudas iedalīšanas norisē nedrīkst pieļaut nepamatotu ierobežojumu uzlikšanu attiecībā uz citu tādu uzņēmumu vēlmēm attīstīt savu uzņēmējdarbību, kam ir vai kas plāno iegūt infrastruktūras lietošanas tiesības.
- (20) Ir vēlams dot infrastruktūras pārvaldītājiem noteiktu rīcības brīvību, lai varētu efektīvāk izmantot infrastruktūru.
- (21) Jaudas iedalīšanas un maksas iekasēšanas shēmās var būt vajadzīgs ņemt vērā to, ka dažādas dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļas var būt projektētas dažādiem galvenajiem lietotājiem.
- (22) Pasažieru pārvaldājumiem izvirzītās prasības bieži var būt pretrunā ar prasībām, kas attiecas uz kravu pārvaldājumiem; ievērojot pasažieru pārvaldājumiem izvirzītās prasības, iznākums var būt dzelzceļa tīkls, kura būve un ekspluatācija ir dārgāka nekā tīklam, kas projektēts vienīgi kravu pārvaldājumu vajadzībām; kravas un
- pasažieru vilcienu ritošo sastāvu kustības ātruma pieaugošās atšķirības dēļ starp šiem diviem satiksmes veidiem var uzliesmot konflikts.
- (23) Dažādiem lietotājiem un lietotāju grupām bieži būs dažāda ietekme uz infrastruktūras jaudu, un ir pienācīgi jālīdzsvaro dažādo pakalpojumu vajadzības.
- (24) Attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar valsts iestādes noslēgtu līgumu, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi, lai nodrošinātu šo pakalpojumu izdevīgumu to lietotājiem.
- (25) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās jāņem vērā ietekmes, ko rada piesātinājums ar infrastruktūras jaudu un jaudas trūkums.
- (26) Dažādie laikposmi, kādos veic satiksmes veidu plānošanu, nozīmē, ka ir vēlams nodrošināt, lai varētu apmierināt tos infrastruktūras jaudas pieprasījumus, kas veikti pēc kustības grafika sastādīšanas pabeigšanas.
- (27) Informācijas tehnoloģijas pielietojums var paātrināt kustības grafika sastādīšanu un paplašināt operatīvu izmaiņu veikšanas iespējas, uzlabot pretendentu konkurētspēju infrastruktūras jaudas izmantošanā, kā arī uzlabot spēju izveidot vilcienu ceļus, kas skar vairāk nekā viena infrastruktūras pārvaldītāja tīklu.
- (28) Lai dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem nodrošinātu optimālu iznākumu, ir vēlams prasīt infrastruktūras jaudas izmantojuma pārbaudi gadījumos, kad lietotāju vajadzību apmierināšanai ir nepieciešama jaudas pieprasījumu koordinēšana.
- (29) Ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju monopolstāvokli, ir vēlams prasīt, lai tiktu pārbaudīta pieejamās infrastruktūras jauda un izskatītas metodes tās palielināšanai gadījumos, kad jaudas iedalīšanas procesā nav iespējams apmierināt lietotāju vajadzības.
- (30) Informācijas trūkums par citu dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu iesniegtajiem pieprasījumiem, kā arī par ierobežojumiem sistēmā var apgrūtināt dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu centienus optimizēt savus infrastruktūras jaudas pieprasījumus.
- (31) Ir svarīgi nodrošināt jaudu iedalīšanas shēmu labāku koordināciju tā, lai nodrošinātu dzelzceļa lielāku izdevīgumu satiksmei, kurā izmanto vairāk nekā viena infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, jo īpaši starptautiskai satiksmei.

- (32) Ir svarīgi līdz minimumam samazināt konkurences traucējumus, kas maksas iekasēšanas principu būtisku atšķirību dēļ var rasties vai nu starp dzelzceļa infrastruktūrām, vai transporta veidiem.
- (33) Ir vēlams noteikt tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir būtiski svarīgas, lai operators varētu sniegt pakalpojumus, un tās, kas būtu jāsniedz par nelielu piekļuves maksu.
- (34) Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vēlami, un infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji veikt attiecīgus ieguldījumus, kur tas ir ekonomiski izdevīgi.
- (35) Jebkura maksas iekasēšanas shēma sūti lietotājiem ekonomiskus signālus; ir svarīgi, lai šie signāli dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu saskaņoti un ļautu tiem pieņemt racionālus lēmumus.
- (36) Lai varētu noteikt pienācīgu un mērenu infrastruktūras maksas apmēru, infrastruktūras pārvaldītājiem jāuzskaīta un jānovērtē savi aktīvi, un jāpanāk skaidra izpratne par izmaksu faktoriem infrastruktūras darbībā.
- (37) Ir vēlams nodrošināt, ka, pieņemot lēmumus transporta jomā, ņem vērā ārējās izmaksas.
- (38) Ir svarīgi nodrošināt, ka maksa par starptautisko satiksmi ir tāda, kas ļauj dzelzceļam iekļauties tirgus prasībās; tādēļ infrastruktūras maksa būtu jānosaka to tiešo izmaksu līmenī, kas radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ.
- (39) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu; dalībvalstīs var atšķirties to kopējo segto izmaksu nepieciešamie līmeņi, ko atgūst ar maksu, tai skaitā marķēto maksu vai peļņas normu tiktāl, cik tirgus situācija to pieļauj, kamēr segtās maksas apjoms līdzsvaro dzelzceļa kravu pārvadātāju konkurētspēja; jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr ir vēlams, lai satiksmē varētu izmantot dzelzceļa tīklu, kas spēj atpelnīt vismaz tā radītos papildu izdevumus.
- (40) Dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols; tādēļ jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.
- (41) Būtu jāņem vērā tas, ka daudzus gadus ieguldījumu apjoms infrastruktūrā un tehnoloģijās nav devis iespēju radīt apstākļus vērā ņemamai attīstībai dzelzceļa nozarē. Tādēļ ir ieteicams veikt attiecīgus uzlabojumus, jo īpaši
- Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkla izveides sakarā, cita starpā izmantojot pieejamos Kopienas līdzekļus un neierobežojot jau noteiktās prioritātes.
- (42) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirtajām atlaidēm jābūt saistītām ar faktiskiem administratīvo izmaksu ietaupījumiem; atlaides var izmantot arī, lai veicinātu efektīvu infrastruktūras lietošanu.
- (43) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji tiktu stimulēti līdz minimumam samazināt traucējumus tīkla darbībā.
- (44) Infrastruktūras pārvaldītājam jaudas iedalīšana ir saistīta ar izdevumiem, kurus būtu jāpieprasa samaksāt.
- (45) Ir vajadzīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas licencēti saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem, pirms darbību veikšanas dalībvalsts teritorijā tiek prasīts saņemt attiecīgu drošības sertifikātu; drošības sertifikātu piešķiršanai jābūt saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.
- (46) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārrauga minēto Kopienas noteikumu ievērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.
- (47) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi, lai ņemtu vērā atsevišķu dalībvalstu īpašo ģeopolitisko un ģeogrāfisko stāvokli, kā arī dzelzceļa nozares organizācijas īpatnības dažādās dalībvalstīs, tā nodrošinot iekšējā tirgus viengabalainību.
- (48) Šīs direktīvas izpildei vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (49) Saskaņā ar subsidiaritātes principu un proporcionālītātes principu, kā norādīts Līguma 5. pantā, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt šīs direktīvas mērķus, proti, dalībvalstu to pasākumu koordinēšanu, kas reglamentē dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksu par tās lietošanu, kā arī drošības sertifikāciju, ņemot vērā vajadzību nodrošināt taisnīgus un nediskriminējošus infrastruktūras pieejamības noteikumus, kā arī lai ņemtu vērā svarīgu dzelzceļa tīkla elementu darbības acīmredzami starptautisko dimensiju un tādēļ, ka ir vajadzīga

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

koordinēta valstu rīcība, šos mērķus labāk iespējams sasniegt Kopienas līmenī; šī direktīva neparedz neko tādu, kas nebūtu samērīgs ar to, kas nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

- (50) Šī direktīva aizstāj Padomes 1977. gada 12. decembra Regulu (EEK) Nr. 2830/77 par pasākumiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu dzelzceļa uzņēmumu uzskaites sistēmu un gada pārskatu salīdzināmību ⁽¹⁾, Padomes 1978. gada 19. septembra Regulu (EEK) Nr. 2183/78 par vienotiem principiem izmaksu noteikšanai dzelzceļa uzņēmumos ⁽²⁾, Padomes 1982. gada 19. jūlija Lēmumu 82/529/EEK par kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu tarifu noteikšanu ⁽³⁾, Padomes 1983. gada 25. jūlija Lēmumu 83/418/EEK par dzelzceļu neatkarību attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko pārvadājumu vadību ⁽⁴⁾, un Direktīvu 95/19/EK, un tādēļ tās būtu jāatceļ,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

IEVADA NOTEIKUMI

1. pants

Piemērošanas joma

1. Šī direktīva attiecas uz principiem un procedūrām, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās ir ievēroti šajā direktīvā noteiktie principi, un tādējādi ļauj infrastruktūras pārvaldītājam laist pārdošanā un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu efektīvi un vislabākajā veidā.

⁽¹⁾ OV L 334, 24.12.1977., 13. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 1994. gada Pievienošanās aktu.

⁽²⁾ OV L 258 21.9.1978., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 1994. gada Pievienošanās aktu.

⁽³⁾ OV L 234, 9.8.1982., 5. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 1994. gada Pievienošanās aktu.

⁽⁴⁾ OV L 237, 26.8.1983., 32. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 1994. gada Pievienošanās aktu.

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

3. Dalībvalstis var neattiecināt šo direktīvu uz:

- atdalītiem vietējas un reģionālas nozīmes tīkliem pasažieru pārvadāšanai, ko veic, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru;
- tīkliem, kas paredzēti vienīgi pilsētas vai piepilsētas pasažieru pārvadājumu veikšanai;
- reģionālas nozīmes tīkliem, ko reģionāliem kravu pārvadājumiem izmanto tāds vienīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, uz kuru neattiecas Direktīva 91/440/EEK, un tik ilgi, kamēr attiecīgā tīkla jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pretendents;
- privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru, kas pastāv vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai veiktu viņa paša kravu pārvadājumus.

4. Autotransporta līdzekļu pārvadājumus turp un atpakaļ caur Lamanša tuneli izslēdz no šīs direktīvas darbības jomas.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- “iedalīšana” nozīmē dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs;
- “pretendents” nozīmē licencētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un/vai starptautisku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējumu, un – dalībvalstīs, kur šāda iespēja ir paredzēta – citas fiziskas un/vai juridiskas personas, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu, piemēram, valsts iestādes saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 ⁽⁵⁾ un kravas sūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kuru mērķis ir nodrošināt dzelzceļa satiksmi savās attiecīgajās teritorijās;
- “pārslogota infrastruktūra” nozīmē infrastruktūras daļu, kurā noteiktos laikposmos pieprasījumu pēc infrastruktūras jaudas nav iespējams pilnībā apmierināt pat pēc dažādu jaudas pieprasījumu savstarpējas koordinēšanas;

⁽⁵⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

- d) "jaudas palielināšanas plāns" nozīmē pasākumu vai pasākumu kopumus, kuru izpildei izstrādāts kalendārs grafiks un kas tiek piedāvāti, lai mazinātu jaudas ierobežojumus, kuru rezultātā infrastruktūras daļu atzīst par "pārslogotu infrastruktūru";
- e) "koordinēšana" nozīmē procesu, ar kura palīdzību atbildīgā iestāde un pretendenti mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpēji nesaskanīgi;
- f) "pamata vienošanās" nozīmē ar publiskajām vai privāttiesībām pamatotu juridiski saistošu vispārīgu vienošanos, kurā izklāstītas pretendenta un infrastruktūras pārvaldītāja vai atbildīgās iestādes tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo infrastruktūras jaudu un iekasējamo maksu un kas skar ilgāku laikposmu nekā viena kustības grafika spēkā esamības ilgums;
- g) "infrastruktūras jauda" nozīmē iespējamību plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laikposmu;
- h) "infrastruktūras pārvaldītājs" nozīmē jebkuru iestādi vai uzņēmumu, kas ir atbildīgs jo īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi un darbību. Šie pienākumi var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;
- i) "tīkls" nozīmē visu dzelzceļa infrastruktūru, kas pieder infrastruktūras pārvaldītājam un/vai ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs;
- j) "tīkla pārskats" nozīmē pārskatu, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji attiecībā uz maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām. Tajā ietver arī citu informāciju, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;
- k) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" nozīmē jebkuru publisku vai privātu uzņēmumu, kas ir licencēts saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem, ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilce; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;
- l) "vilcienu ceļš" nozīmē infrastruktūras jaudu, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laika posmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;
- m) "kustības grafiks" nozīmē datu kopumu, ar kuru definē visas plānotās vilcienu un ritošo sastāvu pārvietošanās, kam jānotiek attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā.

3. pants

Tīkla pārskats

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, sagatavo un publicē tīkla pārskatu, ko var iegūt par samaksu, kas nedrīkst pārsniegt šā pārskata publicēšanas izmaksas.
2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu. Tajā ietver informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskata saturs ir noteikts I pielikumā.
3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un – vajadzības gadījumā – groza.
4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas beigu termiņa.

II NODAĻA

INFRASTRUKTŪRAS MAKSA

4. pants

Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana

1. Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot vadības neatkarību, kas noteikta Direktīvas 91/440/EEK 4. pantā.

Saskaņā ar minēto vadības neatkarības nosacījumu dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam. Maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad šajā nodaļā aprakstītās funkcijas, kas nav maksas iekasēšana, veic maksājumu organizācija, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai vilcienu pakalpojumi, kas skar vairāk nekā vienu infrastruktūras tīklu, būtu efektīvi. Viņi jo īpaši tiecas garantēt starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu optimālu konkurētspēju un nodrošināt efektīvu Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkla lietošanu. Lai tas notiktu, viņi var dibināt attiecīgas apvienotas organizācijas. Jebkurai sadarbībai vai apvienošanai ir saistoši šajā direktīvā izklāstītie noteikumi.

4. Izņemot gadījumus, kad tiek veikti īpaši pasākumi saskaņā ar 8. panta 2. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka izmantojamās maksāšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā šo pārvaldītāju tīklā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka maksāšanas shēmas piemērošanas iznākums ir līdzvērtīgs un nediskriminējošas maksas piemērošana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, un ka faktiski piemērojamā maksa ir saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti tīkla pārskatā.

6. Infrastruktūras pārvaldītājs vai maksājumu organizācija ievēro pretendentu sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

5. pants

Pakalpojumi

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības bez diskriminācijas saņemt minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, kā aprakstīts II pielikumā. To pakalpojumu sniegšanu, kas minēti II pielikuma 2. punktā, veic bez diskriminācijas, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījumu var noraidīt vienīgi tad, ja tirgū ir atbilstīgas alternatīvas. Ja pakalpojumus piedāvā vairāki infrastruktūras pārvaldītāji, tad "galvenās infrastruktūras" nodrošinātājs pieliek visas saprātīgās pūles, lai veicinātu šo pakalpojumu sniegšanu.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piedāvā jebkuru no II pielikuma 3. punktā aprakstītajiem pakalpojumiem kā papildpakalpojumu, tad viņš šos pakalpojumus sniedz pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var infrastruktūras pārvaldītājam vai citiem piegādātājiem pieprasīt vēl citus papildpakalpojumus, kas uzskaitīti II pielikuma 4. punktā. Infrastruktūras pārvaldītājam nav pienākuma sniegt šos pakalpojumus.

6. pants

Infrastruktūras izmaksas un to uzskaitē

1. Dalībvalstis izstrādā nosacījumus, attiecīgā gadījumā ieskaitot priekšapmaksas nosacījumus, lai nodrošinātu, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un saprātīgā laikposmā infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumiem no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības un valsts iemaksām, no vienas puses, jābūt vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses.

Neskarot lietotāja iespējamo ilgtermiņa mērķi segt visu transporta veidu infrastruktūras izmaksas, pamatojoties uz dažādo transporta veidu godīgu, nediskriminējošu konkurenci, kur dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem, saskaņā ar 7. un 8. pantā noteikto maksāšanas sistēmu dalībvalsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs savēl rēķinus bez valsts finansējuma.

2. Infrastruktūras pārvaldītājus, pienācīgi ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, stimulē samazināt infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un piekļuves maksas lielumu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punkta nosacījumu īsteno vai nu ar tādām līgumsaistībām starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, kas aptver vismaz trīs gadu ilgu laikposmu un paredz valsts finansējumu, vai ar attiecīgu reglamentējošu pasākumu ieviešanu, kas paredz arī atbilstīgas pilnvaras.

4. Līgumsaistību gadījumā par līguma noteikumiem un infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru vienojas iepriekš, aptverot visu līguma darbības laiku.

5. Izstrādā izmaksu sadalījuma noteikšanas metodi. Dalībvalstis var prasīt tās iepriekšēju apstiprināšanu. Šī metode laiku pa laikam būtu jāaktualizē, lai tā atbilstu vislabākajai starptautiskajai praksei.

7. pants

Maksas iekasēšanas principi

1. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu saņem infrastruktūras pārvaldītājs un izlieto, lai finansētu savu uzņēmējdarbību.

2. Dalībvalstis var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs sniedz visu vajadzīgo informāciju par iekasēto maksu. Šajā sakarā infrastruktūras pārvaldītājam jāspēj pierādīt, ka infrastruktūras maksa, kas faktiski aprēķināta visiem operatoriem, ievērojot 4. līdz 12. pantu, ir aprēķināta atbilstīgi metodoloģijai, noteikumiem un, attiecīgā gadījumā, ierobežojumiem, kas izklāstīti tīkla pārskatā.

3. Neierobežojot 4. vai 5. punktu, vai 8. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

4. Infrastruktūras maksā var ietvert maksu, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību kādā skaidri nosakāmā infrastruktūras daļā pārslodzes laikposmos.

5. Infrastruktūras maksas lielumu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, kas radušās vilcienu satiksmes izraisītās ietekmes uz vidi dēļ. Šādas izmaiņas diferencē atbilstīgi izraisītās ietekmes apjomam.

Vides aizsardzības izmaksu iekasēšanu, kas rada kopējo ieņēmumu pieaugumu, kuru uzkrāj infrastruktūras pārvaldītājs, tomēr atļauj tikai tad, ja šādu maksu salīdzināmā apjomā piemēro arī konkurējošajiem transporta veidiem.

Ja nenotiek salīdzināma apjoma vides aizsardzības maksas piemērošana citiem konkurējošajiem transporta veidiem, šādas izmaiņas nedrīkst mainīt infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu kopējo apjomu. Ja ir ieviesta salīdzināma apjoma vides aizsardzības maksas piemērošana dzelzceļam un konkurējošajiem transporta veidiem un ja tas rada papildus ieņēmumus, tad dalībvalstis lemj, kā izmantot šos ieņēmumus.

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

7. Šis pants neaptver to pakalpojumu sniegšanu, kas minēti II pielikuma 2. punktā. Neierobežojot iepriekšminēto, nosakot II pielikuma 2. punktā norādīto pakalpojumu cenas, ņem vērā dzelzceļa transporta konkurētspēju.

8. Ja pakalpojumus, kas uzskaitīti II pielikuma 3. un 4. punktā, kā papildpakalpojumus piedāvā tikai viens piegādātājs, tad maksu, ko piemēro par šādu pakalpojumu, saista ar tā sniegšanas izmaksām, un tās aprēķina, pamatojoties uz faktisko pakalpojuma izmantošanas biežumu.

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

8. pants

Izņēmumi no principiem attiecībā uz maksu

1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā. Maksas iekasēšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr nedrīkst liegt lietot infrastruktūru tādām tirgus daļām, kas spēj segt vismaz tās izmaksas, kas tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

2. Attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem, kas tiks veikti nākotnē vai ir pabeigti ne agrāk kā 15 gadus pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz šādu projektu ilgtermiņa izmaksām, ja tie palielina efektivitāti un/vai izmaksu lietderību un ja tos citādi nevar vai nebūtu iespējas īstenot. Šādos maksas iekasēšanas noteikumos var ietvert arī vienošanos par dalītu tā riska uzņemšanos, kas saistīts ar jaunajiem ieguldījumiem.

3. Lai nepieļautu diskrimināciju, ir jānodrošina, ka jebkura infrastruktūras pārvaldītāja iekasētā vidējā un robežmaksa par līdzvērtīgiem infrastruktūras lietošanas veidiem ir salīdzināma un ka salīdzināmiem pakalpojumiem vienā un tajā pašā tirgus daļā piemēro tādu pašu maksu. Infrastruktūras pārvaldītājs tikla pārskatā pierāda, ka maksas iekasēšanas sistēma atbilst šīm prasībām, ciktāl to ir iespējams izdarīt, neizpaužot konfidencialu, ar uzņēmējdarbību saistītu informāciju.

4. Ja infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus 1. punktā minētās maksas iekasēšanas sistēmas elementus, viņam tie jādara zināmi atklātībai vismaz trīs mēnešus iepriekš.

9. pants

Atlaides

1. Neierobežojot Līguma 81., 82., 86. un 87. pantu un neatkarīgi no šīs direktīvas 7. panta 3. punkta, visām atlaidēm no tās maksas, ko par jebkādiem pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piemēro infrastruktūras pārvaldītājs, jāatbilst šajā pantā iklāstītajiem kritērijiem.

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

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

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

5. Līdzīgiem pakalpojumiem piemēro līdzīgas atlaižu sistēmas.

10. pants

Kompensācijas shēmas par nesamaksātām vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksām

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

2. Ja kompensācijas saņēmējam operatoram ir ekskluzīvas tiesības, tad jānodrošina pielīdzināmi ieguvumi arī lietotājiem.

3. Izmantotajai metodoloģijai un veiktajiem aprēķiniem jābūt publiski pieejamiem. Jo īpaši jābūt iespējamam uzrādīt konkrētās neiekasētās izmaksas, no kurām izvairījusies konkurējošā transporta infrastruktūra, un nodrošināt, ka uzņēmumi kompensācijas shēmā piedalās ar nediskriminējošiem noteikumiem.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka šāda shēma ir saderīga ar Līguma 73., 87. un 88. pantu.

11. pants

Darbības uzlabošanas shēma

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

2. Darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipus piemēro visā tīklā.

12. pants

Maksa par rezervēšanu

Infrastruktūras pārvaldītāji var piedzīt attiecīgu maksu par jaudu, kas ir pieprasīta, taču netiek izmantota. Šī maksa stimulē efektīvu jaudas izmantošanu.

Infrastruktūras pārvaldītājam vienmēr jābūt gatavam informēt jebkuru ieinteresētu pusi par infrastruktūras jaudu, kas ir iedalīta lietotājiem – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

III NODAĻA

INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS IEDALĪŠANA

13. pants

Ar jaudu saistītās tiesības

1. Infrastruktūras jaudu iedala infrastruktūras pārvaldītājs, un pēc iedalīšanas pretendents jaudas saņēmējs to nevar nodot citam uzņēmumam vai dienestam.

Jebkāda tirdzniecība ar infrastruktūras jaudu ir aizliegta, un tās iznākums ir jaudas tālākas piešķiršanas aizliegums.

Jaudas izmantošanu, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic tāda pretendenta uzdevumā, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, neuzskata par jaudas nodošanu.

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

Infrastruktūras pārvaldītājs un pretendents var noslēgt pamata vienošanos, kā izklāstīts 17. pantā, par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu tiesības un pienākumi, kas attiecas uz jebkādu jaudas iedalīšanu, nosaka līgumos vai tiesību aktos.

14. pants

Jaudas iedalīšana

1. Dalībvalstis var izstrādāt vispārīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principus, vienlaikus respektējot Direktīvas 91/440/EEK 4. pantā noteikto vadības neatkarību. Ir jāizstrādā konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas iedalīšanu. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu iedala taisnīgi un bez diskriminācijas, un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma, tad 1. punktā minētās un šajā nodaļā aprakstītās funkcijas veic par jaudas iedalīšanu atbildīga iestāde, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji un par jaudas iedalīšanu atbildīgās iestādes ievēro viņiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

15. pants

Sadarbība, piešķirot infrastruktūras jaudu vairāk nekā vienā tīklā

1. Infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai būtu iespējama efektīva tādas infrastruktūras jaudas radišana un iedalīšana, kas attiecas uz vairāk nekā vienu tīklu. Tie organizē starptautiskus vilcienu ceļus, jo īpaši saistībā ar Eiropas dzelzceļa kravu pārvaldījumu tīklu. Tie arī iedibina procedūras, kas vajadzīgas, lai tas varētu notikt. Uz šīm procedūrām attiecas šajā direktīvā izklāstītie noteikumi.

Tādā procedūra, kas iedibināta, lai koordinētu infrastruktūras jaudas piešķiršanu starptautiskā līmenī, sanāk kopā visu to dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par jaudas iedalīšanu ietekmē vairāk nekā vienu citu infrastruktūras pārvaldītāju. Šeit var tikt iesaistīti attiecīgi ārpuskopienas infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji. Komisiju informē un uzaicina piedalīties novērotāja statusā.

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

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

4. Sadarbojoties, kā minēts 1. punktā, infrastruktūras pārvaldītāji novērtē vajadzību un var attiecīgā gadījumā ierosināt un organizēt starptautiskus vilcienu ceļus, lai veicinātu kravas pārvaldījumus, kas ir *ad hoc* pieprasījuma priekšmets, kā minēts 23. pantā.

Šādus iepriekš sagatavotus starptautiskus vilcienu ceļus dara pieejamus pretendentiem ar kāda no dalībnieku – infrastruktūras pārvaldītāju – starpniecību.

16. pants

Pretendenti

1. Infrastruktūras jaudas pieprasījumus var iesniegt dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi un to starptautiski grupējumi, un to dalībvalstu teritorijās, kur šāda iespēja ir paredzēta – citi pretendenti, kas atbilst 2. panta b) punkta definīcijai. Dalībvalstis var ļaut arī citiem pretendentiem pieprasīt infrastruktūras jaudu šo dalībvalstu teritorijās.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pretendentiem var noteikt prasības, lai pārliecinātos, ka viņa likumīgi sagaidāmie ienākumi nākotnē un infrastruktūras lietošana ir nodrošināta. Šīm prasībām jābūt pienācīgām, caurredzamām un nediskriminējošām. Prasības publisko tīkla pārskatā kā jaudas iedalīšanas principu sastāvdaļu, un par to informē Komisiju.

3. Šā panta 2. punktā minētās prasības var ietvert tikai finanšu garantijas sniegšanu, kas nedrīkst pārsniegt attiecīgu lielumu, kurš ir proporcionāls pretendenta paredzētās aktivitātes pakāpei, un pierādījumu sniegšanu par savu spēju sagatavot infrastruktūras jaudai atbilstīgu piedāvājumu.

17. pants

Pamata vienošanās

1. Neierobežojot Līguma 81., 82. un 86. pantu, ar pretendentu var noslēgt pamata vienošanos. Šī pamata vienošanās konkrētā pretendenta pieprasītās un viņam piedāvātās infrastruktūras jaudas raksturlielumus laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu. Pamata vienošanās detalizēti neraksturo vilcienu ceļu, bet tai būtu jābūt tādai, kas censtos apmierināt pretendenta likumīgās komerciālās vajadzības. Dalībvalsts var prasīt, lai šo pamata vienošanos vispirms apstiprinātu regulatīvā iestāde, kas minēta šīs direktīvas 30. pantā.

2. Pamata vienošanās nedrīkst būt tāda, kas liedz citiem pretendentiem vai dienestiem izmantot attiecīgo infrastruktūru.

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

4. Vajadzības gadījumā pamata vienošanās var paredzēt sankcijas gadījumiem, kad būtu vajadzīgs pārveidot vai lauzt līgumu.

5. Pamata vienošanos parasti slēdz uz pieciem gadiem. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laika posmam. Visu tādu laika posmu nepieciešamību, kas ir ilgāki par pieciem gadiem, jāpamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.

Laika posms, kas ilgāks par 10 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, kā liela mēroga ilgtermiņa ieguldījumu gadījumos, jo īpaši ja šos ieguldījumus aptver līgumsaistības.

6. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkuras pamata vienošanās vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētai pusei.

18. pants

Iedalīšanas grafiks

1. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro jaudas iedalīšanas grafiku, kas norādīts III pielikumā.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs vienojas ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kurus starptautiskos vilcienu ceļus iekļaut kustības grafikā, pirms tiek sākta apspriešanās par kustības grafika uzmetumu. Korekcijas veic vienīgi tad, ja tas ir noteikti nepieciešams.

19. pants

Piemērošana

1. Pretendenti, pamatojoties uz publiskajām vai privāttiesībām, var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru par maksu, kā paredzēts II nodaļā.

2. Iesniedzot pieprasījumus attiecībā uz parasto kustības grafiku, jāievēro III pielikumā norādītie termiņi.

3. Pretendents, kas ir noslēdzis pamata vienošanos, savu pieprasījumu iesniedz saskaņā ar minēto vienošanos.

4. Pretendenti var pieprasīt infrastruktūras jaudu, kas skar vairāk nekā vienu tīklu, iesniedzot pieprasījumu vienam infrastruktūras pārvaldītājam. Šim infrastruktūras pārvaldītājam tad tiek atļauts rīkoties pretendenta vārdā, lai pieprasītu jaudu no citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka attiecībā uz infrastruktūras jaudu, kas skar vairāk nekā vienu tīklu, pretendenti var iesniegt pieprasījumus tieši kādā kopīgā struktūrā, kuru infrastruktūras pārvaldītāji var izveidot.

20. pants

Kustības grafika plānošana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas, ieskaitot pieprasījumus pēc vilcienu ceļiem, kas skar vairāk nekā vienu

tīklu, un, ciktāl iespējams, ņem vērā visus pretendentiem uzliktos ierobežojumus un to ekonomisko ietekmi uz pretendentu darbību.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku kādu konkrētu pakalpojumu sniedzējiem, bet tikai tā, kā norādīts 22. un 24. pantā.

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

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

21. pants

Koordinēšana

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs 20. pantā minētās kustības grafika plānošanas laikā sastopas ar pretrunīgiem pieprasījumiem, tad viņš, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku savienošanu.

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

3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pretendentiem, tiecas atrisināt visas domstarpības.

4. Koordinēšanu reglamentējošos principus formulē tīkla pārskatā. Tajos jo īpaši atspoguļo starptautisko vilcienu ceļu sagatavošanas sarežģītību un sekas, ko attiecīgas izmaiņas var radīt citiem infrastruktūras pārvaldītājiem.

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

6. Neierobežojot pastāvošās apelācijas procedūras un 30. panta noteikumus, infrastruktūras jaudas iedalīšanu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu šādas domstarpības. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darba dienu laikā.

22. pants

Pārslogota infrastruktūra

1. Ja pēc pieprasīto vilcienu ceļu koordinēšanas un apspriešanās ar pretendentiem nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus, tad infrastruktūras pārvaldītājam nekavējoties jāpaziņo, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota. To var darīt arī attiecībā uz infrastruktūru, kurā tuvākajā laikā ir paredzama jaudas nepietiekamība.

2. Ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi, kā aprakstīts 25. pantā, ja vien jau netiek īstenots jaudas palielināšanas plāns, kā aprakstīts 26. pantā.

3. Ja nav piemērota maksa saskaņā ar 7. panta 4. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var papildus piemērot prioritārās secības kritērijus.

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

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

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

Tas ietver to šā izņēmuma seku ievērošanu, kas rodas citās dalībvalstīs.

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

6. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamo kārtību un izmantojamās kritērijas norāda tīkla pārskatā.

23. pants

Ad hoc pieprasījumi

1. Infrastruktūras pārvaldītājs atbild uz *ad hoc* pieprasījumiem par atsevišķiem vilcienu ceļiem, cik drīz vien iespējams

un jebkurā gadījumā – piecu darba dienu laikā. Informāciju par pieejamo neizmantojamo jaudu dara pieejamu visiem pretendentiem, kas varētu vēlēties šo jaudu izmantot.

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

24. pants

Specializētā infrastruktūra

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

2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti, tad infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm var izraudzīties konkrētu infrastruktūru, paredzot to konkrēta veida satiksmei. Neskarot Līguma 81., 82. un 86. pantu, ja notikusi šāda izvēle, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var dot priekšroku šim satiksmes veidam.

Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama un ja ritošais sastāvs atbilst dzelzceļa līnijas darbībai nepieciešamajiem tehniskajiem parametriem.

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

25. pants

Jaudas analīze

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

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

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

27. pants

26. pants

Jaudas palielināšanas plāns

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

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

Tajā norāda:

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

Pamatojoties uz norādīto iespējamo pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, tajā nosaka arī, kā jārikojas, lai palielinātu infrastruktūras jaudu, un iekļauj pasākumu īstenošanas kalendāro plānu.

Plānam var būt iepriekš jāsaņem dalībvalsts apstiprinājums.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc iekasēt maksu, ko attiecīgajai infrastruktūrai piemēro saskaņā ar 7. panta 4. punktu, ja:

- a) nav izstrādāts jaudas palielināšanas plāns; vai
- b) netiek pildīts jaudas palielināšanas plānā ietvertais rīcības plāns.

Tomēr infrastruktūras pārvaldītājs ar 30. pantā minētās regulatīvās iestādes atļauju var turpināt minētās maksas iekasēšanu, ja:

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

Vilcienu ceļu izmantošana

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

2. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā var konkrētizēt nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas iedalīšanas prioritātes, tiks ņemta vērā vilcienu ceļu iepriekšējā noslogotība.

28. pants

Infrastruktūras jauda plānveida apkopes darbiem

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

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

29. pants

Traucējumu gadījumā veicamie īpašie pasākumi

1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījuši tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājam jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu normālo stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās valsts iestādes, kas jāinformē par nopietniem negadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem.

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

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, viņš var prasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darīt viņam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai pēc iespējas ātrāk atjaunotu normālo stāvokli.

3. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistās drošības standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un kontrolē, kas attiecas uz viņu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem.

IV NODAĻA

VISPĀRĪGI PASĀKUMI

30. pants

Regulatīvā iestāde

1. Neierobežojot 21. panta 6. punktu, dalībvalstis izveido regulatīvo iestādi. Šī iestāde, kas var būt par transporta jautājumiem atbildīgā ministrija vai jebkura cita iestāde, savā uzbūvē, finansējuma saņemšanā, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās iestādes, par jaudas iedalīšanu atbildīgās iestādes vai pretendenta. Iestāde darbojas saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem principiem, kas ļauj pārsūdzības un regulatīvās funkcijas piešķirt atsevišķām struktūrām.

2. Pretendentam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai pretendents ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums par:

- a) tikla pārskatu;
- b) tajā ietvertajiem kritērijiem;
- c) jaudas iedalīšanu un tās iznākumu;
- d) maksas iekasēšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendents prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) drošības sertifikātu, drošības standartu un noteikumu ievērošanu un ievērošanas kontroli.

3. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs direktīvas prasības.

4. Regulatīvajai iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pretendentiem un jebkuras iesaistītās trešās puses attiecīgajā dalībvalstī, un šī informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās.

5. Regulatīvajai iestādei ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc visas tās informācijas saņemšanas, kas attiecas uz jebkuru sūdzību, ir jāpieņem lēmums un jārikojas, lai stāvokli uzlabotu.

Neskarot 6. punktu, regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām pusēm, uz ko lēmums attiecas.

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

6. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti tiesu iestāžu uzraudzībai.

31. pants

Regulatīvo iestāžu sadarbība

Valstu regulatīvās iestādes apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi, lai visā Kopienā koordinētu savus lēmumu pieņemšanas principus. Komisija tām palīdz veikt šo uzdevumu.

32. pants

Drošības sertifikācija

1. Kārtībai, kādā veic drošības sertifikāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas veic vai veiks uzņēmējdarbību Kopienā, un šo uzņēmumu starptautiskajiem grupējumiem, ir jābūt saskaņā ar šo pantu.

2. Dalībvalstis savās attiecīgajās teritorijās paredz, ka, lai nodrošinātu drošu satiksmi attiecīgajos maršrutos, tiek iesniegts drošības sertifikāts, kurā izklāstītas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā ievērotās drošības prasības.

3. Lai iegūtu drošības sertifikātu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāatbilst valsts tiesību aktu noteikumiem, kuri ir saderīgi ar Kopienas tiesību aktiem un piemēroti bez diskriminācijas, un kuros izklāstītas dzelzceļa satiksmei raksturīgās tehniskās un ekspluatācijas prasības, kā arī drošības prasības, ko piemēro personālam, ritošajam sastāvam un uzņēmuma iekšējā uzbūvē.

Jo īpaši uzņēmumam jāsniedz pierādījumi, ka tā personāls, kas ekspluatē un pavada vilcienu sastāvus, ir apmācīts tā, lai ievērotu infrastruktūras pārvaldītāja piemērotos satiksmes noteikumus un atbilstu drošības prasībām, kuru ievērošana ir obligāta vilcienu satiksmes interesēs.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jāpierāda arī tas, ka šos vilcienus veidojošo ritošo sastāvu ir apstiprinājusi valsts iestāde vai infrastruktūras pārvaldītājs un ka tas ir pārbaudīts saskaņā ar izmantojamai infrastruktūrai piemērojamiem ekspluatācijas noteikumiem. Drošības sertifikātu izsniedz iestāde, ko šim mērķim norikojusi dalībvalsts, kurā atrodas izmantojamā infrastruktūra.

33. pants

Izņēmumi

1. No 2003. gada 15. marta piecus gadus uz šādām dalībvalstīm:

- Īriju, kā dalībvalsti, kas atrodas uz salas un kam ir dzelzceļa satiksme tikai ar vienu citu dalībvalsti,
- Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju šo pašu iemeslu dēļ, un
- Grieķiju, kā dalībvalsti, kuru tieša dzelzceļa līnija nesavieno ne ar vienu citu dalībvalsti,

neattiecas prasības, kas izklāstītas:

- a) šīs direktīvas 3. pantā, 4. panta 2. punktā, 13., 14., 17. pantā, 21. panta 4. punktā, 21. panta 6. punktā, 22. pantā, 24. panta 3. punktā, 25. līdz 28. pantā un 30. pantā ar noteikumu, ka lēmumus, kas skar infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai maksas iekasēšanu, pēc dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma rakstiska pieprasījuma var pārsūdzēt neatkarīgā iestādē, kas pieņem lēmumu divu mēnešu laikā pēc visas attiecīgās informācijas iesniegšanas un kuras lēmums ir pakļauts tiesu iestāžu uzraudzībai; un
- b) 32. pantā — attiecībā uz dzelzceļa transporta pakalpojumiem, uz ko neattiecas Direktīvas 91/440/EEK 10. pants.

2. Tomēr, ja:

- a) vairāk nekā viens dzelzceļa uzņēmums, kas licencēts saskaņā ar Direktīvas 95/18/EK 4. pantu, vai – Īrijas un Ziemeļīrijas gadījumā – dzelzceļa uzņēmējiesabiedrība, kas šādi ir licencēta citur, iesniedz oficiālu pieteikumu konkurējošu dzelzceļa pārvaldījumu pakalpojumu sniegšanai uz Īriju, Ziemeļīriju, Grieķiju vai no šīm valstīm vai to iekšienē, par šā izņēmuma turpmāku spēkā esamību tiks lemts saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru; vai
- b) dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus Īrijā, Ziemeļīrijā vai Grieķijā, iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai no citas dalībvalsts teritorijas vai uz to, vai tās iekšienē (Īrijas vai Apvienotās Karalistes gadījumā, attiecībā uz Ziemeļīriju; abu gadījumā – attiecībā uz citu dalībvalsti ārpus to teritorijām), tad 1. punktā minētie izņēmumi nav spēkā.

Viena gada laikā pēc tam, kad ir saņemts vai nu a) apakšpunktā minētais lēmums, kas pieņemts saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru, vai paziņojums par b) apakš-

punktā minēto oficiālo pieteikumu, attiecīgajā dalībvalstī vai dalībvalstīs (Īrijā, Apvienotajā Karalistē attiecībā uz Ziemeļīriju vai Grieķijā) stājas spēkā attiecīgi tiesību akti, lai īstenotu 1. punktā minētos pantus.

3. Šā panta 1. punktā minētā izņēmuma spēkā esamību var pagarināt uz laikposmiem, kuru ilgums nepārsniedz piecus gadus. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms izņēmuma spēkā esamības beigām dalībvalsts, uz kuru attiecas šis izņēmums, var lūgt Komisiju pagarināt tā spēkā esamības ilgumu. Ikviens šāds lūgums ir jāpamato. Komisija izskata šādu lūgumu un pieņem lēmumu saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru. Minēto konsultatīvo procedūru piemēro attiecībā uz visiem lēmumiem, kas saistīti ar minēto lūgumu.

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

4. Luksemburgai, kas ir dalībvalsts ar relatīvi mazu dzelzceļa tīklu, līdz 2004. gada 31. augustam nav jāievēro prasība piešķirt neatkarīgai iestādei pilnvaras noteikt taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kā paredzēts 4. un 14. pantā, ciktāl tie liek dalībvalstīm izveidot neatkarīgas iestādes, kas veic šajos pantos minētos uzdevumus.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

34. pants

Īstenošanas pasākumi

1. Dalībvalstis Komisijai var darīt zināmu jebkuru jautājumu, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Attiecīgus lēmumus pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru.

2. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti noteikumi par maksas iekasēšanu, jaudas iedalīšanu un drošības sertifikāciju, un divu mēnešu laikā pēc šāda lūguma saņemšanas pieņem lēmumu saskaņā ar konsultatīvo procedūru, kas minēta 35. panta 2. punktā, lemjot par to, vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu. Komisija dara zināmu savu lēmumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.

Neierobežojot Līguma 226. pantu, jebkura dalībvalsts viena mēneša laikā var nodot Komisijas lēmumu Padomei. Ārkārtējos apstākļos Padome, lemjot ar kvalificētu balsu vairākumu, viena mēneša laikā var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

3. Grozījumus, kas vajadzīgi, lai pielāgotu pielikumus, pieņem saskaņā ar 35. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

35. pants

Komitoloģija

1. Komisijai palīdz Komiteja.
2. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.
3. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais laiks ir trīs mēneši.

4. Komiteja pieņem savu reglamentu.

36. pants

Ziņojums

Komisija līdz 2005. gada 15. martam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu, kam vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumus par tālāko Kopienas rīcību.

37. pants

Atcelšana

Ar šo atceļ Regulu (EEK) Nr. 2830/77, Regulu (EEK) Nr. 2183/78, Lēmumu 82/529/EEK, Lēmumu 83/418/EEK un Direktīvu 95/19/EK.

38. pants

Īstenošana

Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu līdz 2003. gada 15. martam. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarīt šādas atsauces.

39. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā tajā dienā, kad tā publicēta Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.

40. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2001. gada 26. februārī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja
N. FONTAINE

Padomes vārdā —
priekšsēdētāja
A. LINDH

I PIELIKUMS

Tīkla pārskata saturs

Šīs direktīvas 3. pantā minētajā tīkla pārskatā ietver šādu informāciju:

1. Iedaļa, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus.
2. Iedaļa par tarifkācijas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas iekasēšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu, ko piemēro par II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem un ko sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 7. panta 4. un 5. punktu un 8. un 9. pantu. Tajā ietver informāciju par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas.
3. Iedaļa par jaudas iedalīšanas principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras lietošanu, ieskaitot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tajā precizē arī jaudas iedalīšanas procedūras un ar tām saistītos terminus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas iedalīšanā, jo īpaši:
 - a) procedūras, saskaņā ar ko pretendents infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudas iedalīšanu;
 - b) prasības attiecībā uz pretendentiem;
 - c) pieprasījumu iesniegšanas un jaudas iedalīšanas laika grafiku;
 - d) principus, kas reglamentē koordinēšanu;
 - e) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā;
 - f) sīkas ziņas par infrastruktūras lietošanas ierobežojumiem;
 - g) visus nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas iedalīšanas prioritātes, tiek ņemta vērā infrastruktūras iepriekšējā noslogotība.

Tajā sīki izklāsta pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu atbilstīgu attieksmi ar kravas pārvadājumiem, starptautiskiem pārvadājumiem un *ad hoc* pieprasījumiem saistītu pakalpojumu gadījumos.

II PIELIKUMS

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi

1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:
 - a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;
 - b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
 - c) atzarojumu un pārmiju lietošanu;
 - d) vilcienu kustības kontroli, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību;
 - e) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.
 2. Sliežu ceļa piekļuve apkalpes iekārtām un pakalpojumu sniegšanai ietver:
 - a) elektropadeves iekārtu izmantošanu vilces strāvas ieguvei, kur tā ir pieejama;
 - b) degvielas uzpildes aprīkojumu;
 - c) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un citu aprīkojumu;
 - d) kravas terminālus;
 - e) šķirotavas;
 - f) vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas;
 - g) aklos atzarus;
 - h) apkopes un citas tehniskas iekārtas.
 3. Papildu pakalpojumi var ietvert:
 - a) vilces strāvu;
 - b) pasažieru vilcienu iesildīšanu;
 - c) degvielas piegādi; šķirošanu un visus pārējos pakalpojumus, ko sniedz iepriekšminētajās apkalpes iekārtās;
 - d) īpaši pielāgotus līgumus:
 - bīstamo kravu pārvadāšanas kontrolei,
 - palīdzībai nestandarta vilcienu sastāvu vadīšanā.
 4. Citi papildpakalpojumi var ietvert:
 - a) piekļuvi telekomunikāciju tīklam;
 - b) papildu informācijas nodrošināšanu;
 - c) ritošā sastāva tehnisko pārbaudi.
-

*III PIELIKUMS***Iedalīšanas grafiks**

1. Kustības grafiku izstrādā vienreiz kalendārajā gadā.
 2. Kustības grafika maiņa notiek maija pēdējās sestdienas pusnaktī. Ja vasaras beigās veic izmaiņas vai korekcijas, tad to dara ik gadu septembra pēdējās sestdienas pusnaktī un ar tādiem citiem pārtraukumiem starp minētajiem datumiem, kādi ir nepieciešami. Infrastruktūras pārvaldītāji var vienoties par citiem datumiem, un šādā gadījumā viņi par to informē Komisiju.
 3. Galīgais termiņš jaudas pieprasījumu iesniegšanai, lai tos varētu iestrādāt kustības grafikā, ir ne vairāk nekā 12 mēneši pirms kustības grafika stāšanās spēkā.
 4. Ne vēlāk kā 11 mēnešus pirms kustības grafika stāšanās spēkā infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka sadarbībā ar pārējām attiecīgajām par jaudas iedalīšanu atbildīgajām iestādēm, kā norādīts 15. pantā, tiek izveidoti starptautisko vilcienu pagaidu ceļi. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka, ciktāl iespējams, turpmākajās norisēs tie paliek nemainīgi.
 5. Ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc pretendentu piedāvājumu iesniegšanas termiņa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā kustības grafika uzmetumu.
-