

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2016/545

(2016. gada 7. aprīlis)

**par procedūrām un kritērijiem, kas saistīti ar pamata vienošanos par dzelzceļa infrastruktūras
jaudas iedalīšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 42. panta 8. punktu,

tā kā:

- (1) Slēdzot pamata vienošanos, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu optimāli un lietderīgi jāizmanto pieejamā infrastruktūras jauda. Tajā pašā laikā, lai veiktu kapitālieguldījumus pakalpojumos, pamata jaudas pieteikuma iesniedzējam var būt nepieciešama lielāka juridiskā noteiktība attiecībā uz pieejamo infrastruktūras jaudu garākā nekā vienā vilcienu kustības grafika spēkā esamības periodā.
- (2) Infrastruktūras pārvaldītājiem jārezervē jauda vilcienu kustības gada grafika sastādīšanas procedūrai, lai organizētu iepriekš sagatavotus vilcienu ceļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 ⁽²⁾ 14. panta 3. un 5. punktu. Turklāt tiem varētu būt jānodrošina rezerves jauda īpašiem (*ad hoc*) pieprasījumiem saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 48. panta 2. punktu. Bez tam saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. pantu pamata vienošanās nevajadzētu liegt vilcienu kustības gada grafika sastādīšanu. Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājiem būtu vismaz jāplāno minētā rezerves jauda un jāņem vērā minētie ierobežojumi, pirms tiek piešķirta daļa no atlikušās jaudas, pamata vienošanās ietvaros.
- (3) Potenciālajiem pieteikuma iesniedzējiem nepieciešama pārredzamība attiecībā uz piešķirto pamata jaudu un atlikušo indikatīvo jaudu līnijā. Lai izvairītos no administratīvā sloga, kas saistīts ar pamata vienošanos, potenciālajiem pieteikumu iesniedzējiem būtu jāgūst pirmais priekšstats par to, cik liela ir iespējama, ka to pieteikumi tiks apstiprināti. Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājiem savos tīkla pārskatos būtu jāpublicē pamata jaudas pārskati. Pamata jaudas pārskatā vajadzības gadījumā jānorāda, vai pamata vienošanās ir piemērojamas attiecībā uz kravu, pasažieru vai abu veidu pārvadājumiem.
- (4) Infrastruktūras pārvaldītājiem un pieteikumu iesniedzējiem būtu jādod zināma elastība attiecībā uz pamata jaudas pieteikumu iesniegšanas laiku. Vienlaikus kritēriji, kas nodrošina pieejamās infrastruktūras jaudas optimālu izmantošanu, ir visefektīvākie, ja tos vienlaicīgi piemēro iespējami vairāk pieteikumiem. Tāpēc pirms pamata vienošanās noslēgšanas infrastruktūras pārvaldītājiem, kas nepiemēro fiksētu gada vai daudzgadu termiņu, būtu jāapspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem, kurus varētu interesēt pamata vienošanās.

⁽¹⁾ OVL 343, 14.12.2012., 32. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OVL 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

- (5) Pieteikumu iesniedzējiem jāapzinās, ka infrastruktūras pārvaldītāju pienākums ir optimāli un efektīvi izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu gan pašu pārvaldītajos tīklos, gan kopumā visā Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā. Šis pienākums būtu jāizpilda visā pamata vienošanās darbības laikā, kā arī attiecībā uz vilcienu ceļiem, kas piešķirti saskaņā ar pamata vienošanos. Tādējādi abām minētās vienošanās pusēm, kad tās nolemj noslēgt jaunu pamata vienošanos, jau būtu bijis jāņem vērā kritēriji, kas noteikti šajā regulā, lai nodrošinātu pieejamās infrastruktūras jaudas optimālu izmantošanu.
- (6) Pamata vienošanās nevajadzētu norādīt konkrētu vilcienu ceļu, bet būtu jānorāda laika niša, dodot pietiekamu elastību līdz vilcienu kustības gada grafika sastādīšanai. Tajā pašā laikā vilcienu satiksmes pakalpojumiem var būt dažādas vajadzības attiecībā uz to, cik precīzi nosakāms, kad to pakalpojumi tiek sniegti, atspoguļojot tos kā dažāda garuma laika nišas.
- (7) Jaunu dzelzceļa pārvaldījumu pakalpojumu ieviešanai iepriekš ir jāsaņem tehniskās un drošības atļaujas vai arī ir nepieciešams ritošā sastāva publiskais iepirkums, vai arī viss iepriekš minētais, kas var ilgt vairākus gadus. Kapitālieguldījumu veicējiem ir nepieciešama skaidrība par pieejamo jaudu pirms lēmuma pieņemšanas par šādiem kapitālieguldījumiem. Tas arī pamato zināmu laiku starp pamata vienošanās noslēgšanu un pakalpojumu uzsākšanu saskaņā ar šo pamata vienošanos, kuras laikā pieteikumu iesniedzēji cita starpā varētu iegūt nepieciešamās atļaujas un sertifikātus un iepirkt ritošo sastāvu. Pieteikuma iesniedzējiem, kuriem acīmredzami ir nepieciešams šis darbības uzsākšanas laiks, nedrīkstētu piemērot sankcijas, saīsinot to pamata vienošanās ilgumu.
- (8) Nosakot kritērijus pamata vienošanās noslēgšanai, būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājam efektīvi un vislabākajā veidā pārdot un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 26. pantu.
- (9) Pamata vienošanās būtu jāļauj veiksmīgi koordinēt pretrunīgus pieteikumus, un tādēļ tām būtu jāatbilst noteiktiem kritērijiem attiecībā uz citiem pieteikumu iesniedzējiem pieejamo jaudu, pamata jaudas izmaiņām un atteikšanos no tās.
- (10) Koordinēšana un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem, ar kuriem jau ir noslēgta pamata vienošanās, var radīt slogu infrastruktūras pārvaldītājiem un pieteikumu iesniedzējiem. Šis slogs var būt nesamērīgs tajās līnijās un tajos diennakts laikposmos, kuros jaudas izmantošana saskaņā ar pamata vienošanos jebkurā gadījumā ir ievērojami zemāka par maksimālo. Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājiem šādos gadījumos būtu jānodrošina iespēja atkāpties no procedūrām vai kritērijiem, kas izklāstīti šajā regulā. Tajā pašā laikā, ja šādu maksimālo vai kritisko vērtību aprēķināšana vai īstenošana ir apgrūtināta vai dažādi interpretējama, dalībvalstis varētu vēlēties, lai infrastruktūras pārvaldītāji neizmanto šo atkāpi. Tādā gadījumā, lai samazinātu administratīvo slogu, regulatīvajai iestādei būtu jāapstiprina visas pamata vienošanās pirms to noslēgšanas.
- (11) Var rasties konflikti starp jauniem pamata vienošanās pieteikumiem un spēkā esošajām pamata vienošanām vai starp vilcienu ceļiem, kas pieprasīti saskaņā ar pamata vienošanos, un vilcienu ceļiem, kas pieprasīti ārpus pamata vienošanās saskaņā ar vilcienu kustības gada grafiku. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājam būtu jākoordinē puses, aicinot tās veikt izmaiņas savās prasībās, lai tās izlīgtu. Izlīgums var ietvert piešķirto laika nišu maiņu vai maršruta maiņu. Direktīvas 2012/34/ES 46. pantā ir izklāstīta procedūra, kā atrisināt pretrunīgus vilcienu ceļu pieteikumus, un tai vajadzētu kalpot par paraugu pamata vienošanās.
- (12) Gadījumā, ja, prioritārās secības kritērijiem jaudas sadalei, kas noteikti un publicēti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 3.–6. punktu, ir priekšroka neatkarīgi no tā, vai pieteikums jaudas sadalei ir iesniegts saskaņā ar pamata vienošanos vai ne, infrastruktūras pārvaldītājam nebūtu jāpiemēro kritēriji, kas noteikti pamata vienošanās vajadzībām, bet drīzāk vajadzētu piemērot prioritārās secības kritērijus, kas paredzēti jaudas sadalē.
- (13) Ir svarīgi palielināt infrastruktūras pārvaldītāja spēju būt elastīgam attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu, bet šai spējai būtu jābūt saderīgai ar pieteikumu iesniedzēju saprātīgu vajadzību apmierināšanu. Pirms jaunas pamata vienošanās noslēgšanas infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāņem vērā pārredzami kritēriji.
- (14) Pieteikuma iesniedzējiem būtu jāpieprasa tikai tāda pamata jauda, kāda tiem patiešām ir nepieciešama. Ja visa vai daļa no pieprasītās pamata jaudas noteiktā laikposmā netiek izmantota, būtu jāpārskata pamata vienošanās, lai pieteikuma iesniedzējs atteiktos no neizmantotās jaudas ("izņemto vai zaudē"), izņemot, ja tas spēj pamatot, ka jauda nav izmantota tādu iemeslu dēļ, kurus tas nespēj ietekmēt.

- (15) Infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu attīstīt sadarbību tādā veidā, ka pamata vienošanās par pakalpojumiem kas tiek sniegti vairāk nekā vienā tīklā, ir saskaņoti un rada tādu vilcienu satiksmes pakalpojumu kvalitāti, kādu pieteikuma iesniedzēji var pamatoti sagaidīt. Šāda saskaņotība, slēdzot pamata vienošanos, ir vajadzīga līdz pat brīdim, kad tiek piešķirti vilcienu ceļi.
- (16) Sankcijas, kas ir noteiktas saprātīgā līmenī, varētu stimulēt pieteikumu iesniedzējus iesniegt reāli izpildāmus pamata vienošanās pieteikumus un paziņot par jaudas vajadzību izmaiņām saskaņā ar pamata vienošanos, tiklīdz pieteikuma iesniedzējs ir par tām informēts.
- (17) Sankcijām par pamata vienošanās izbeigšanu vai grozīšanu, ja puses par to ir vienojušās, būtu jābūt nediskriminējošām. To līmenim būtu jābūt atbilstošam iecerēto mērķu sasniegšanai, un tādēļ tās būtu faktiski jāmaksā, un, ja nepieciešams, nodrošinot maksājumu piespiedu izpildi. Lai saglabātu stimulējošo efektu un nepieļautu diskrimināciju, pamata vienošanās nevajadzētu pieļaut, ka infrastruktūras pārvaldītājs var atcelt sankciju piemērošanu, slēdzot citu pamata vienošanos ar pieteikuma iesniedzēju.
- (18) Turklāt dalībvalstīm būtu jābūt iespējai ierobežotā laika periodā nepiemērot atsevišķus šīs regulas noteikumus pamata vienošanās, kas ir noslēgtas no 2003. gada 15. marta jeb datuma, kad paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK ⁽¹⁾ transponēšana, vai – attiecībā uz dalībvalstīm, kuras pievienojās Eiropas Savienībai pēc minētā datuma, – no dienas, kad tās pievienojušās Eiropas Savienībai. Tomēr Direktīvas 2001/14/EK 17. panta 3. punktā paredzēts, ka būtu jābūt iespējai grozīt pamata vienošanos vai ierobežot tās nosacījumus, lai nodrošinātu labāku dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tāpēc šīs regulas noteikumi būtu jāpiemēro tādiem pamata vienošanās grozījumiem, kas ir būtiski un par tiem vienojas pēc dienas, kad stājas spēkā šī regula.
- (19) Komisija var pārskatīt šo regulu, ņemot vērā pieredzi, kas gūta tās piemērošanā vai Regulas (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem piemērošanā.
- (20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir atbilstoši atzinumam, ko sniegusi komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 62. panta 1. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Šī regula nosaka procedūru un kritērijus, kas jāievēro, lai noslēgtu pamata vienošanos.

2. pants

Definīcijas

Papildus Direktīvas 2012/34/ES 3. panta definīcijām šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “pamata jauda” ir infrastruktūras jauda, kas piešķirta saskaņā ar pamata vienošanos;
- 2) “pamata jaudas pārskats” ir pārskats, kura mērķis ir informēt potenciālos pamata vienošanās pieteikumu iesniedzējus par pamata jaudu, kas piešķirta konkrētā tīkla līnijās, kā arī norāde uz pieejamās jaudas apjomu un raksturlielumiem šajās līnijās, un tas var ietvert grafisku attēlu;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).

- 3) "laika niša" ir pamata vienošanās noteikts laika posms, kurā, sastādot vilcienu kustības gada grafiku, ir paredzēts piešķirt vienu vai vairākus vilcienu ceļus;
- 4) "kontroles periods" ir infrastruktūras pārvaldītāja noteikts maksimāli divas stundas ilgs laika periods, kurā nosaka un salīdzina piešķirto pamata jaudu ar atlikušo brīvo jaudu, lai informētu potenciālos pamata vienošanās pieteikuma iesniedzējus par indikatīvi piešķirto pamata jaudu un pieejamo jaudu.

3. pants

Pamata jaudas pārskats

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izveido pamata jaudas pārskatu, kurā par katru līnijas posmu katram kontroles periodam un, ja nepieciešams, pakalpojuma veidam norāda šādu informāciju:
 - a) piešķirto pamata jaudu un vilcienu ceļu skaitu;
 - b) indikatīvo jaudu, kas vēl ir pieejama pamata vienošanās noslēgšanai, infrastruktūrā, kurā pamata vienošanās jau ir noslēgtas;
 - c) maksimālo jaudu, kas pieejama pamata vienošanās noslēgšanai katrā līnijas posmā, kur tā ir piemērojama.
2. Pamata jaudas pārskatā ievēro komercnoslēpumu.
3. Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. panta 7. punktu infrastruktūras pārvaldītājs iekļauj pamata jaudas pārskatu tīkla pārskatā vai sniedz tīkla pārskatā saiti uz publiski pieejamo mājaslapu internetā, kur ir pieejams šis pamata jaudas pārskats vai vismaz katras noslēgtās pamata vienošanās vispārīgais raksturojums. Direktīvas 2012/34/ES 27. panta 1. punkta nosacījumi par tīkla pārskata maksu un valodu attiecas arī uz pamata jaudas pārskatu.
4. Infrastruktūras pārvaldītājs pamata jaudas pārskatu atjaunina ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc pamata vienošanās noslēgšanas, tās būtiskas grozīšanas vai atcelšanas. Šo informāciju tas dara pieejamu, ievērojot komercnoslēpumu.

4. pants

Tīkla pārskatu pielāgošana

Infrastruktūras pārvaldītāji savus tīkla pārskatus pielāgo ar šajā regulā noteiktajām prasībām un pamata jaudas pārskatu publicē datumā, kad veiktas pirmās vilcienu kustības gada grafika izmaiņas pēc šīs regulas publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Pamata jaudas piešķiršana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs var aicināt potenciālos pieteikumu iesniedzējus iesniegt pamata vienošanās pieteikumus fiksēta gada vai daudzgadu termiņā. Kad attiecīgais termiņš ir beidzies, tas nekavējoties apstrādā iesniegtos pieteikumus. Ja infrastruktūras pārvaldītājs aicina iesniegt pieteikumus pamata vienošanās fiksētam daudzgadu termiņam, tas publicē ikgadējos fiksētos termiņus, līdz kuriem tas bez liekas kavēšanās apstrādā pieteikumus, kas saņemti pēc fiksēta daudzgadu termiņa.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs nenosaka fiksētus gada vai daudzgadu termiņus un saņem pieteikumu noslēgt vai pārveidot pamata vienošanos, tas veic vispārpieņemtus pasākumus, lai informētu citus potenciālos pieteikumu iesniedzējus par savu nodomu noslēgt pamata vienošanos, un dod tiem vienu līdz četrus mēnešus ilgu laiku atbildes sniegšanai. Infrastruktūras pārvaldītājs var nolemt neinformēt citus potenciālos pieteikumu iesniedzējus, ja tas saņem pieteikumu veikt nelielus pamata vienošanās grozījumus, kas neietekmē citas pamata vienošanās.

Infrastruktūras pārvaldītājs bez kavēšanās pieņem lēmumu par pieprasījumiem par pamata vienošanos.

3. Ja ir iesniegti divi vai vairāki jauni pamata vienošanās pieteikumi attiecībā uz vienu un to pašu jaudu, infrastruktūras pārvaldītājs tos izskata un pieņem par tiem lēmumu vienlaicīgi.

4. Ja pamata vienošanās, kuru paredz noslēgt vai būtiski grozīt, attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora dzelzceļa līnijām un ja tā apsaimniekotājvalde ir pieprasījusi, lai to informē, tad infrastruktūras pārvaldītājs informē attiecīgo dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora(-u) apsaimniekotājvaldi, kā minēts Regulas (ES) Nr. 913/2010 13. pantā. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz vismaz vienu mēnesi pirms pamata vienošanās noslēgšanas vai tās būtiskas grozīšanas.

5. Neatkarīgi no lēmuma slēgt pamata vienošanos infrastruktūras pārvaldītājs var nolemt nediskriminējošā veidā – attiecīgā gadījumā – ar regulatīvās iestādes iepriekšēju piekrišanu nepiedāvāt pamata vienošanos visās līnijās, kas ir atzītas par pārslogotām saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. panta 1. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs pamata jaudas pārskatā norāda līnijas, par kurām tas nepiedāvā pamata vienošanos, pirms tas saskaņā ar šā panta 1. punktu aicina pieteikumu iesniedzējus iesniegt pamata vienošanās pieteikumus, kas attiecas uz citām līnijām. Regulatīvās iestādes apstiprinājums attiecīgā gadījumā ir derīgs ne ilgāk kā divus gadus, un to nav iespējams automātiski pagarināt.

6. Infrastruktūras pārvaldītājs pamato savu lēmumu noraidīt, noslēgt vai grozīt pamata vienošanos. Lēmuma pamatojuma iemeslus rakstiski paziņo pieteikuma iesniedzējam, kurš šo noslēgšanu vai grozīšanu ir pieteicis.

6. pants

Pamata vienošanās noslēgšana

1. Pirms jaunas pamata vienošanās noslēgšanas vai esošās pamata vienošanās pagarināšanas, vai pamata jaudas būtiskas palielināšanas infrastruktūras pārvaldītājs cita starpā ņem vērā:

- a) optimālas pieejamās infrastruktūras jaudas, tostarp arī citos tīklos, izmantošanas nodrošināšanu, ņemot vērā plānotos jaudas ierobežojumus;
- b) pieteikuma iesniedzēja pamatotas komerciālās vajadzības, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka tam ir faktiskais nodoms un spēja izmantot pamata vienošanās pieprasīto jaudu,
- c) pasažieru, kravu pārvadājumu nozares un kapitālieguldījumu veicēju vajadzības, tostarp valsts iestāžu un citu publisko un privāto subjektu vajadzības;
- d) nediskriminējošas piekļuves infrastruktūrai nodrošināšanu un saistīto apkalpes vietu un pakalpojumu pieejamību šajās apkalpes vietās, ciktāl šī informācija ir darīta pieejama infrastruktūras pārvaldītājam;
- e) infrastruktūras pārvaldītāja finansējumu un tīkla turpmāko attīstību;
- f) efektīvu infrastruktūras un, ciktāl iespējams, ar to saistīto apkalpes vietu darbību, tostarp plānoto tehnisko apkopju, uzlabošanas un atjaunošanas veicināšanu;
- g) starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru jaudas prasības, kā paredzēts Regulas (ES) Nr. 913/2010 14. pantā.
- h) samērīgu, mērķtiecīgu, pārredzamu, taisnīgu un ar resursiem pietiekami nodrošinātu tīkla pārvaldību;

- i) iepriekšējo neveiksmīgu, ja tāda ir bijusi, pamata jaudas izmantošanu un neveiksmes iemeslus, kā norādīts šīs regulas 11. panta 2. un 3. punktā;
- j) vilcienu kustības gada grafika izstrādes procedūras vilcienu ceļu piešķiruma prioritārās secības kritērijus, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 47. pantā, un paziņojumus par pārslogotu infrastruktūru;
- k) attiecīgā gadījumā – vajadzību nodrošināt saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu sniegto sabiedriskā transporta pakalpojumu ilgtermiņa finansiālo rezultātu.

Papildus apsvērumiem, kas uzskaitīti šā punkta a)–k) apakšpunktā, infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā publicē citus apsvērumus, ko tas plāno ņemt vērā.

2. Pamata vienošanās ietver:

- a) noteikumus, kas ļauj pieprasīt pamata jaudas grozījumus apstākļos, kas paredzēti šīs regulas 8.–11. un 13. pantā;
- b) noteikumus, kas ļauj pieprasīt pamata jaudas grozījumus gadījumā, ja ir nepieciešamas paliekošas infrastruktūras izmaiņas, lai nodrošinātu labāku dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu;
- c) noteikumus, kas ļauj brīvprātīgi atteikties no pamata jaudas vai veikt izmaiņas tajā.

Tā neietver noteikumus, kas gadījumā, ja jauda ir pieejama, infrastruktūras pārvaldītājam varētu liegt piešķirt piekļuves tiesības citiem pieteikumu iesniedzējiem infrastruktūras pārvaldītāja tīkla vienā vai vairākās līnijās.

3. Pieteikumu iesniedzēji var pieprasīt, lai pamata jaudu, kas piešķirta saskaņā ar pamata vienošanos, var sākt izmantot jebkurā noteiktā brīdī, bet ne vēlāk kā piecu gadu laikā no pieprasījuma dienas. Infrastruktūras pārvaldītāji nenoraida šādus pieprasījumus, ja nepieciešamais laiks pirms pakalpojuma uzsākšanas ir pamatots ar vienu no šādiem iemesliem:

- a) pamata vienošanās ir priekšnoteikums, lai finansētu ritošo sastāvu, kas nepieciešams jaunam pakalpojumam,
- b) nepieciešams pabeigt a) apakšpunktā minētā ritošā sastāva atļauju saņemšanu,
- c) veids, kādā ir saplānots iekraušanas punktu vai kravas termināļu darbības uzsākšanas vai infrastruktūras savienojoša posma atklāšanas grafiks,
- d) infrastruktūrā jāveic kapitālieguldījumi, ja palielinātā jauda vēl nav pieejama,
- e) noteikums spēkā esošā sabiedrisko pakalpojumu līgumā.

Infrastruktūras pārvaldītājs vai pieteikuma iesniedzējs var pieprasīt regulatīvajai iestādei apstiprināt ilgāku laiku, nekā minēts šā punkta pirmās daļas pirmajā teikumā. Regulatīvā iestāde var piekrist tādu iemeslu dēļ, kas nav minēti šā punkta pirmās daļas a)–e) apakšpunktā. Jauda, kas piešķirta saskaņā ar šo pamata vienošanos, bet nav izmantota tāpēc, ka ir bijis nepieciešams laiks pirms pakalpojuma uzsākšanas, paliek pieejama izmantošanai citiem pieteikuma iesniedzējiem.

4. Pamata vienošanās pieteikumu nenoraida, pamatojoties uz to, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir saņēmis pieteikumu pēc termiņa, kas minēts 5. panta 1. punktā, bet to apstrādā nākamajā procedūrā nediskriminējošā veidā saskaņā ar 5. pantu. Ja infrastruktūras pārvaldītājs aicina potenciālos pieteikuma iesniedzējus iesniegt pieteikumus par pamata vienošanos fiksētā daudzgadu termiņā un saņem minētos pieteikumus pēc šā termiņa, tas apstrādā tos līdz fiksētajam ikgadējam termiņam saskaņā ar 5. panta 1. punktu vai saskaņā ar 5. panta 2. punktu.

Pieteikumiem, kas atbilst kritērijiem, kuri noteikti šā panta 3. punktā, nosakot pamata vienošanās darbības laiku, pamata vienošanās pieteikuma saņemšanas datumu ņem vērā. Tas neattiecas uz pieteikumu iesniedzējiem, kuriem jau ir piešķirta cita pamata jauda vai vilcienu ceļi attiecīgajā līnijā.

7. pants

Vienošanās par laika nišu

Infrastruktūras pārvaldītājs vienojas ar pieteikuma iesniedzēju par laika nišu katrā atsevišķā gadījumā, un, lai atvieglinātu attiecīgās pamata jaudas piešķiršanu, laika niša pieteikuma iesniedzējam būtu jāpiešķir pēc iespējas tuvāk kontroles periodam. Laika niša atspoguļo vilcienu satiksmes pakalpojumu vajadzības.

Laika niša ir līdz 24 stundām gara. Izņēmuma gadījumos pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma un ar regulatīvās iestādes iepriekšēju apstiprinājumu infrastruktūras pārvaldītājs var saskaņot laika nišu, kas ir garāka par 24 stundām.

Ja laika niša ir garāka nekā divas stundas, infrastruktūras pārvaldītājs piešķir pamata jaudu iespējami tuvu divu stundu kontroles periodam.

Laika nišas vienas pamata vienošanās vai dažādu pamata vienošanos ietvaros var pārklāties. Pamata vienošanās puses var vienoties par pakalpojumu biežumu.

8. pants

Pamata jaudas sadales ierobežojumi

1. Infrastruktūras pārvaldītājs sadala katru 24 stundu periodu kontroles periodos, kas katrs nepārsniedz divas stundas. Sadalot pamata jaudu, infrastruktūras pārvaldītājs laika nišas attiecina uz kontroles periodiem.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs sadala pamata jaudu, kas nevienā kontroles perioda attiecīgajā līnijā nepārsniedz 70 % no maksimālās jaudas, tas var nolemt attiecībā uz šiem kontroles periodiem nepiemērot 9. panta 3.–6. punktu, 10. pantu un 11. panta 1. punktu. Maksimālo jaudu aprēķina, pamatojoties uz esošajiem un plānotajiem laika intervāliem starp vilcieniem un aplēsto vilcienu skaitu attiecīgajā līnijā. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā publicē savu metodiku, pēc kuras tas aprēķina maksimālo jaudu šā punkta izpildes nolūkos.

3. Ja dalībvalsts pieprasa iepriekšēju regulatīvās iestādes pamata vienošanās apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. panta 1. punkta otro daļu, tad tā var nolemt daļēji vai pilnībā nepiemērot 2. punktu, 9. panta 3.–6. punktu un 10. pantu.

9. pants

Pretrunīgu pamata vienošanās pieteikumu koordinēšana jebkuram laika periodam pēc nākamā vilcienu kustības gada grafika perioda beigām

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskata pretrunas starp spēkā esošajām pamata vienošanām un pieprasītajām jaunajām vai grozītajām pamata vienošanām, vai jauniem pamata vienošanās pieteikumiem, tad piemēro vilcienu ceļu pieteikumu koordinēšanas procedūru, kas paredzēta Direktīvas 2012/34/ES 46. panta 3. un 4. punktā.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs ar pirmo koordinēšanu mēģina nodrošināt pretrunīgu pieteikumu vai pieteikuma un spēkā esošo pamata vienošanos vislabāko iespējamo saskaņotību.

3. Ja pēc pirmās koordinēšanas kārtas nevar saskaņot esošās pamata vienošanās un jaunas pamata vienošanās vai pieteikumus grozīt vienošanos, tad pēc tam, kad ieinteresētās puses ir noraidījušas infrastruktūras pārvaldītāja ierosināto risinājumu, infrastruktūras pārvaldītājs novērtē šos pieteikumus un – attiecīgā gadījumā – spēkā esošās pamata vienošanās, ņemot vērā 10. panta 2.–4. punktā noteiktos kritērijus.

4. Pamatojoties uz izvērtējumu saskaņā ar 3. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs veic koordinēšanas otro kārtu. Ja koordinēšanas otrā kārtā ir izrādījušies neveiksmīga un pieprasītā pamata vienošanās paredz labāku infrastruktūras izmantošanu, infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa pārdalīt ar esošajām pamata vienošanām iedalīto pamata jaudu.
5. Ja koordinēšanas otrā kārtā ir izrādījušies neveiksmīga un pieteiktā pamata vienošanās neparedz labāko infrastruktūras izmantošanu nekā viens vai vairākās esošās pretrunīgās pamata vienošanās, infrastruktūras pārvaldītājs noraida pieteikumu.
6. Infrastruktūras pārvaldītājs var noraidīt pamata vienošanās pieteikumu, ja papildu ienākumi, kas gūti, noslēdzot jauno pamata vienošanos, nekompensētu pat iespējamās 13. pantā minētās sankcijas, kuras izriet no grozījumiem, kas minēti šā panta 4. punktā.
7. Ja nav iespējams apmierināt pamata vienošanās pieteikumus tādēļ, ka faktiski pastāv vai tiek plānots infrastruktūras jaudas nepietiekamība, infrastruktūras pārvaldītājs var atzīt, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. pantu.

10. pants

Pretrunīgu vilcienu ceļu pieteikumu koordinēšana pamata vienošanās ietvaros vilcienu kustības gada grafika izstrādē

1. Ja vilcienu ceļu pieteikumus nav iespējams apmierināt saskaņā ar vilcienu kustības gada grafiku, kā izklāstīts Direktīvas 2012/34/ES 45. pantā, tādēļ, ka tie ir pretrunā spēkā esošajām pamata vienošanām, infrastruktūras pārvaldītājs veic pirmo koordinēšanas kārtu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 46. pantu. Šāda koordinācija notiek arī tad, ja pamata vienošanās puses brīvprātīgi atceļ vai groza savas laika nišas. Ja infrastruktūras pārvaldītājs nevar salāgot pieteikumus, tas novērtē pamata vienošanās un vilcienu ceļu pieteikumus pēc kritērijiem, kas noteikti 2. un 3. punktā.

Ja, pamatojoties uz šiem kritērijiem, pieprasītais vilcienu ceļš ļautu uzlabot infrastruktūras izmantošanu un no vilcienu ceļu piešķiršanas radītais papildu ienākums vismaz kompensētu iespējamās sankcijas, kas minētas 13. pantā un ko izraisījusi viena vai vairāku spēkā esošo pamata vienošanos grozīšana vai izbeigšana, infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa grozīt spēkā esošās pamata vienošanās nākamajam vilcienu kustības gada grafika periodam.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā šādus kritērijus:

- a) grozījumi neapdraud tā pieteikuma iesniedzēja, kuram ir apstiprināta pamata jauda, uzņēmējdarbības modeļa vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskā modeļa dzīvotspēju;
- b) grozījumi neapdraud infrastruktūras pārvaldītāja, ja tas tikai pārvalda attiecīgo līniju, uzņēmējdarbības modeļa dzīvotspēju;
- c) pamata vienošanās veiktspēja ir zemāka, ja to vērtē, salīdzinot ar prioritārās secības kritērijiem, kurus piemēro vilcienu ceļa piešķirumam vilcienu kustības gada grafika izstrādē saskaņā ar noteikumiem par jaudas sadali, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 39. pantā, tostarp tiem, kas izveidoti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. un 49. pantu;
- d) kopējā jauda, kas ir kāda pieteikuma iesniedzēja rīcībā vai kuru tas pieprasa attiecīgajā līnijā, ir būtiska;
- e) pieteikuma iesniedzēja pamatotās komerciālās vajadzības, ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis savu faktisko nodomu un spēju izmantot jaudu, kas pieprasīta pamata vienošanās;
- f) viena no pretrunīgajiem pieteikumiem pārvaldājumu pakalpojuma kopgarums, ieskaitot posmus citos tīklos, ir ievērojami īsāks nekā otram;
- g) pamata vienošanās vai uzņēmējdarbības plāna atlikušais termiņš ir īss, un visi vai ļoti liela kapitālieguldījumu daļa ir norakstīta.

Dalībvalstis var noteikt šo kritēriju nozīmīguma secību ar vispārīgu infrastruktūras jaudas sadales noteikumu kopumu, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 39. pantā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs ar regulatīvās iestādes apstiprinājumu var nolemt ieviest papildu kritērijus līdzās 2. punkta a)–g) apakšpunktā uzskaitītajiem. Ja infrastruktūras pārvaldītājs pieņem lēmumu noteikt kritērijiem dažādus īpatsvarus, tad kritēriju īpatsvarus apstiprina regulatīvā iestāde.

4. Pārrobežu satiksmes gadījumā attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji var kopīgi nolemt par papildu kritēriju piemērošanu un to īpatsvara maiņu.

5. Atkāpjoties no 1., 2. un 3. punkta, infrastruktūras pārvaldītājs var pieņemt lēmumu, ka pretrunīgu vilcienu ceļu pieteikumu gadījumā noteikumus par jaudas sadali, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 39. pantā, tostarp prioritārās secības kritērijus, kurus piemēro vilcienu kustības gada grafikā saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. un 49. pantu, piemēro gan vilcienu ceļu pieteikumiem saskaņā ar pamata vienošanos, gan visiem pārējiem vilcienu ceļu pieteikumiem. Ja infrastruktūras pārvaldītājs tā nolemj un ja pretrunas pieteikumos nevar atrisināt pēc pirmās koordinēšanas, kā minēts 1. punktā, tas piemēro jaudas sadales noteikumus, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 39. pantā, tai skaitā prioritārās secības kritērijus, kas noteikti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. un 49. pantu. Ja infrastruktūras pārvaldītājs nolemj piemērot šo punktu, tas to skaidri nosaka saskaņotajā pamata vienošanās.

11. pants

Pamata jaudas pielāgošana pamata vienošanās

1. Infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar pieteikuma iesniedzējiem regulāri pārskata pamata vienošanos nolūkā lemt par pamata jaudu. Pieteikuma iesniedzēji bez kavēšanās informē infrastruktūras pārvaldītāju par nodomu pastāvīgi neizmantojot visu pamata jaudu vai tās daļu.

2. Ja vilcienu kustības gada grafika sastādīšanas laikā pieteikuma iesniedzējs nepiesaka vilcienu ceļus, pamatojoties uz pamata vienošanos saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 44. panta 3. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs attiecīgi samazina pamata jaudu kārtējā vilcienu kustības gada grafika periodā. Izņēmuma gadījums ir, ja pieteikuma iesniedzējs nekavējoties pamato, ka nav pieprasījis vilcienu ceļus tādu iemeslu dēļ, kurus tas nespēj ietekmēt.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā un tīkla pārskatā publicē prasības attiecībā uz to pamata jaudas daļu, kuru izmanto pamata vienošanās pusēm. Jaudas daļai jābūt atbilstošai, ņemot vērā līnijā izmantoto jaudu. Regulatīvā iestāde var prasīt jaudas daļas grozīšanu, ja tas tā nav.

Ja pamata vienošanās pusei nav nodoma izmantot šo pamata jaudas daļu ilgāk nekā viena mēneša periodā, tā nekavējoties un vismaz vienu mēnesi iepriekš par to informē infrastruktūras pārvaldītāju.

Ja pamata vienošanās puse neizmanto visu pamata jaudu vai tās daļu periodā, kas ilgāks par vienu mēnesi, un vismaz vienu mēnesi iepriekš nav informējusi infrastruktūras pārvaldītāju par savu nodomu to neizmantojot, infrastruktūras pārvaldītājs kārtējā vilcienu kustības gada grafika periodā samazina šai pusei piešķirto jaudu, izņemot, ja jauda nav izmantota tādu iemeslu dēļ, kurus tas nespēj ietekmēt. Infrastruktūras pārvaldītājs var samazināt šai pusei piešķirto pamata jaudu laikā pēc kārtējā vilcienu kustības gada grafika perioda.

Infrastruktūras pārvaldītājs piedāvā pieteikuma iesniedzējam pamata jaudu neatkarīgi no vienošanās slēdzēja puses iespējamām tiesībām pieprasīt jaudu saskaņā ar noteikumiem par īpašiem *ad hoc* pieprasījumiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 48. panta 1. punktā.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs, piedāvājot jauno pamata jaudu pieteikuma iesniedzējam, pamatojoties uz pamata vienošanos, ievēro visas neveiksmes pamata jaudas izmantošanā vai vilcienu ceļu pieprasīšanā, kā arī to pamatojumu.

12. pants

Sadarbība, piešķirot pamata jaudu vairāk nekā vienā tīklā

1. Infrastruktūras pārvaldītāji, kuri saistīti ar pakalpojumiem, kas šķērso vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas tīklu Savienības teritorijā, cik vien iespējams, nodrošina, ka:

- a) ja par šādiem vilcienu satiksmes pakalpojumiem ir noslēgta viena vai vairākas pamata vienošanās, pieprasītās laika nišas atbilst tām, par kurām ir vienojušies saskaņā ar pamata vienošanos vai kuras ir pieprasītas saskaņā ar to, un sagaidāmā pieejamā jauda katrai pamata vienošanās ir saskaņota savā starpā;
- b) plānojot vilcienu ceļus grafiku, tie ir savstarpēji saskaņoti.

Ja pamata vienošanās ir pieteikta vai darbojas attiecībā uz vilcienu satiksmes pakalpojumu, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu, pēc pieteikuma iesniedzēja pieteikuma attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji izraugās vienu no attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, lai tas koordinētu pamata vienošanās pieteikumus vai pieteikumus grozīt pamata vienošanos.

2. Ja nav iespējams saskaņot laika nišas un vilcienu ceļus, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji veic koordinēšanu, lai nodrošinātu piemērotu alternatīvu, vai rakstiski pamato, ka nav iespējams nodrošināt piemērotu alternatīvu. Pieteikuma iesniedzējs informē infrastruktūras pārvaldītājus, kuri ir saņēmuši pieteikumu par iespējamu vai faktisku citas pamata vienošanās pieteikumu, kas attiecas uz to pašu vilcienu satiksmes pakalpojumu.

Koordinācijas laikā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro jaudas ierobežojumus, ko rada uzturēšanas darbi, tiklīdz tie ir zināmi.

3. Šīs regulas īstenošanas nolūkos attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 40. pantu, tostarp gadījumos, kad viens vai vairāki no tiem nepiedāvā pamata vienošanos un kad tie apvienojas jaudas sadales nolūkā.

13. pants

Sankcijas

1. Ja viena puse pieprasa, lai pamata vienošanās būtu paredzētas sankcijas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. panta 4. punktu, tā nenoraida līdzīgas sankcijas, ko pieprasa otra puse.

2. Pamata vienošanās nenosaka sankcijas tādā līmenī, kas pārsniedz izmaksas, tiešos zaudējumus un izdevumus (ieskaitot ieņēmumu zaudējumus), kas pamatoti radušies vai kas varētu būt pamatoti sagaidāmi pusei, kurai atlīdzina zaudējumus saistībā ar pamata vienošanās grozījumiem vai tās izbeigšanu. Puse, kurai atlīdzina zaudējumus, veic pamatotus pasākumus, lai novērstu vai mazinātu pamata vienošanās grozījumus vai novērstu tās izbeigšanu, vai mazinātu ietekmi un lai atgūtu izmaksas, zaudējumus un izdevumus vai citādi mazinātu izmaksas, tiešos zaudējumus un izdevumus (ieskaitot ieņēmumu zaudējumus).

3. Infrastruktūras pārvaldītājs nevar pieprasīt sankciju maksājumus, kas pārsniedz ar pamata vienošanās grozījumiem vai izbeigšanu saistītās administratīvās izmaksas, nevienā no šiem gadījumiem:

- a) pamata vienošanās grozījumu vai izbeigšanas iemesls nav bijis pieteikuma iesniedzēja ietekmē, un infrastruktūras pārvaldītājs par to nekavējoties ticis informēts;
- b) ir noraidīts pieteikuma iesniedzēja papildu pamata jaudas pieteikums, bez kura plānotais vilcienu satiksmes pakalpojums nav dzīvotspējīgs;
- c) infrastruktūras pārvaldītājs var pārdalīt vilcienu ceļus un pamata jaudu tādā veidā, ka zaudējumi, kas radušies no pamata vienošanās grozījumiem vai izbeigšanas, jau ir atgūti.

4. Pamata vienošanās nevar ietvert noteikumu, kas ļauj nepiemērot sankcijas gadījumā, kad pieteikuma iesniedzējs atsevišķi pieprasa citu pamata jaudu, kas nav tikusi atcelta. Sankcijas nepieprasa, ja izmaiņas attiecas tikai uz nelielu saskaņotās jaudas izmaiņu.
5. Pēc regulatīvās iestādes pieprasījuma infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka soda maksājumi ir veikti savlaicīgi.

14. pants

Atkāpe

Ja infrastruktūras pārvaldītājs nepiedāvā pamata vienošanos un tam nav noslēgtas šādas vienošanās, tad tā tīklam nepiemēro 1.–11. un 13. pantu. Attiecīgu paziņojumu publicē tīkla pārskatā.

Dalībvalstis var nolemt nepiemērot 1.–11. pantu pamata vienošanām, kas noslēgtas pirms 2003. gada 15. marta.

15. pants

Atsevišķu noteikumu nepiemērošana

Attiecībā uz pamata vienošanām, kas noslēgtas pirms 2016. gada 28. aprīļa, dalībvalstis var pieņemt lēmumu nepiemērot 6. panta 2. punktu, 7., 8., 9., 10., 11. vai 13. pantu periodā, kas nav ilgāks kā pieci gadi kopš dienas, kad stājas spēkā šī regula.

Atkāpjoties no pirmās daļas, dalībvalstīm nav pirmajā teikumā minētās iespējas attiecībā uz pamata vienošanās grozījumiem, par kuriem vienojas pēc 2016. gada 28. aprīļa un kas var būt saistīti ar piešķirtās pamata jaudas palielināšanu vai pamata vienošanās darbības laika pagarināšanu.

16. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2016. gada 1. decembra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2016. gada 7. aprīlī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER