

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

4. uzdod ģenerālsekreteram parakstīt aktu pēc tam, kad ir notikusi pārbaude, ka ir ievērotas visas procedūras, un pēc saskaņošanas ar Padomes ģenerālsekretāru nodrošināt tā publicēšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*;
5. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

Eiropas dzelzceļa vienotā telpa *I**

P7_TA(2011)0503

Eiropas Parlamenta 2011. gada 16. novembra normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Parastā likumdošanas procedūra – pārstrādāšana)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2010)0475),
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C7-0268/2010),
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 14. pantu un 26. protokolu par sabiedriskiem pakalpojumiem;
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2010. gada 17. jūnija rezolūciju par pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma direktīvu īstenošanu ⁽¹⁾,
- ņemot vērā pamatoto atzinumu, kuru saskaņā ar 2. protokolu par subsidiaritātes un proporcionālītātes principu piemērošanu iesniegusi Luksemburgas Deputātu palāta un kurā apgalvots, ka tiesību akta projekts neatbilst subsidiaritātes principam,
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2011. gada 16. marta atzinumu ⁽²⁾,
- ņemot vērā Reģionu komitejas 2011. gada 28. janvāra atzinumu ⁽³⁾,
- ņemot vērā Iestāžu 2001. gada 28. novembra nolīgumu par tiesību aktu pārstrādāšanas tehnikas struktūrētāku izmantošanu ⁽⁴⁾,
- ņemot vērā Juridiskās komitejas 2011. gada 26. maija vēstuli Transporta un tūrisma komitejai saskaņā ar Reglamenta 87. panta 3. punktu,
- ņemot vērā Reglamenta 87. un 55. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ OV C 236 E, 12.8.2011., 125. lpp.

⁽²⁾ OV C 132, 3.5.2011., 99. lpp.

⁽³⁾ OV C 104, 2.4.2011., 53. lpp.

⁽⁴⁾ OV C 77, 28.3.2002, 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- A. tā kā saskaņā ar Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas juridisko dienestu konsultatīvās grupas atzinumu šajā priekšlikumā nav ietverti nekādi citi būtiski grozījumi kā vien tie, kas tajā skaidri norādīti, un tā kā attiecībā uz spēkā esošo tiesību aktu negrozītajiem noteikumiem priekšlikumā ir paredzēta tikai šo tekstu kodifikācija, negrozot to būtību,
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju, ņemot vērā Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas juridisko dienestu konsultatīvās darba grupas ieteikumus;
 2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

P7_TC1-COD(2010)0253

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta pirmajā lasījumā 2011. gada 16. novembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/.../ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc legīslatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽³⁾, Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ⁽⁴⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ⁽⁵⁾ ir būtiski grozītas 2004. gadā un 2007. gadā. Tāpēc, ka ir vajadzīgi turpmāki grozījumi, un ņemot vērā saistību starp šīm tiesību normām, minētās direktīvas skaidrības labad ir jāpārstrādā un jāapvieno vienā tiesību aktā.

⁽¹⁾ OV C 132, 3.5.2011., 99. lpp.

⁽²⁾ OV C 104, 2.4.2011., 53. lpp.

⁽³⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (2) Lielāka Savienības pārvadājumu nozares integrācija ir būtisks iekšējā tirgus izveides elements, un dzelzceļi ir ļoti svarīga Savienības pārvadājumu nozares daļa, nozarei tiecoties panākt ilgtspējīgu mobilitāti.
- (2a) *Pēdējo desmit gadu laikā dzelzceļa nozares daļa transporta nozarē nav palielinājusies, un tas neatbilst mērķiem, kas noteikti dzelzceļa nozares 2001. gada tiesību aktu kopumā, ("pirmais dzelzceļa tiesību aktu kopums", proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/12/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽¹⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ⁽²⁾ un Direktīva 2001/14/EK), apliecinot nepieciešamību vēl vairāk uzlabot spēkā esošos tiesību aktus, lai atbalstītu šo nozari. Tādēļ pašreizējā reorganizācija ir būtiska. [Gr. 1]*
- (2b) *Pret dalībvalstīm uzsākto pienākumu neizpildes procedūru skaits liecina, ka spēkā esošos tiesību aktus ir iespējams interpretēt atšķirīgi un ka dzelzceļa nozares pirmo tiesību aktu kopumu ir jāpadara skaidrāku un jāuzlabo, lai nodrošinātu Eiropas dzelzceļa tirgus patiesu atvēršanu. [Gr. 2]*
- (2c) *Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūras attīstībā un uzturēšanā joprojām nav pietiekami, lai nozare varētu attīstīties un uzlabot savu konkurētspēju. [Gr. 3]*
- (2d) *Dzelzceļa nozares pirmajā tiesību aktu kopumā iekļautās direktīvas nav novērsušas ievērojamu dažādību dzelzceļa infrastruktūras maksas struktūrā un apmēros un jaudas iedalīšanas norises veidā un ilgumā. [Gr. 4]*
- (2e) *Tirgus nosacījumu pārredzamības trūkums ir nepārprotams šķērslis konkurētspējīgiem dzelzceļa pakalpojumiem. [Gr. 5]*
- (3) *Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurences tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.*
- (3a) *Dažādu sociālās nodrošināšanas sistēmu līdzāspastāvēšana dalībvalstu dzelzceļa nozarē rada negodīgas konkurences risku starp jauniem un jau pastāvošajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un rosina veikt saskaņošanu, vienlaikus ievērojot nozares un dalībvalstu īpatnības. [Gr. 6]*
- (3b) *Ir jāgarantē, ka regulatīvās iestādes veiks savas uzraudzības funkcijas, lai novērstu diskrimināciju starp dzelzceļa uzņēmumiem, nodrošinātu atbilstošas tarififikācijas politikas īstenošanu un grāmatvedības nodalīšanas principa ievērošanu. [Gr. 7]*
- (3c) *Lai pabeigtu Eiropas dzelzceļa telpu, ir jādrošina pilnīga dzelzceļa sistēmas savstarpēja savietojamība Eiropas līmenī. Eiropas Dzelzceļa aģentūrai būtu jāpiešķir attiecīgas pilnvaras un resursi šī mērķa ātrākai sasniegšanai, cita starpā attiecībā uz kopēju standartu izstrādi ritošā sastāva un drošības un signalizācijas sistēmu sertificēšanai. [Gr. 8]*
- (4) *Reģionu, pilsētas un piepilsētas pārvadājumi, kā arī braucieni turp un atpakaļ caur Lamanša tuneli būtu jāizslēdz no šīs direktīvas darbības jomas. Tāpat no šīs direktīvas darbības jomas būtu jāizslēdz kultūrvēsturiskā mantojuma un muzeju dzelzceļu līnijas, kam ir atsevišķas sliedes. [Gr. 9]*

⁽¹⁾ OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (5) Lai padarītu dzelzceļa pārvadājumus efektīvus un konkurētspējīgus ar citiem pārvadājumu veidiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu neatkarīgu uzņēmēju statuss, kuru darbībai ir komerciāls raksturs un kuri pielāgojas tirgus vajadzībām.
- (6) Lai nodrošinātu dzelzceļa sistēmas attīstību nākotnē un tās efektīvu darbību, būtu jānošķir pārvadāšanas pakalpojumi no infrastruktūras uzturēšanas. Šādā situācijā šīs divas darbības būtu jāpārvalda atsevišķi, un tām būtu jābūt atsevišķiem kontiem, **garantējot pārredzamību, lai novērstu valsts līdzekļu novirzīšanu citām komercdarbībām.** [Gr. 10]
- (6a) **Jānodrošina stingri nošķirti infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma konti. Vienai darbību jomai piešķirto publisko finansējumu nedrīkstētu novirzīt citai darbību jomai. Šis aizliegums būtu skaidri jānorāda katras darbības jomas grāmatvedības noteikumos. Dalībvalsts un valsts regulatīvajai iestādei būtu jānodrošina šā aizlieguma efektīva piemērošana.** [Gr. 11]
- (6b) **Neatkarīgi no to komercdarbības modeļa visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jāievēro tiesību akti sociālās un veselības aizsardzības jomā, lai izvairītos no sociālā dempinga un negodīgas konkurences.** [Gr. 12]
- (6c) **Lai veicinātu dzelzceļa transporta konkurētspēju ar autotransportu, būtu jāstandartizē valstu dažādie noteikumi, piemēram, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu drošību, pavaddokumentu lietošanu, vilcienu sastāva komplektāciju un ar to saistīto atbilstošo dokumentāciju, vilciena vadības signāliem un zīmēm, bīstamu vielu pārvadāšanas pasākumiem un uzraudzību, kā arī atkritumu pārvadājumu vienotu reģistru un uzraudzību.** [Gr. 13]
- (7) Brīvas pakalpojumu sniegšanas princips būtu jāpiemēro dzelzceļa nozarē, ievērojot šīs nozares īpatnības.
- (8) Lai palielinātu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu organizēšanā attiecībā uz uzlabotu komfortu un patērētājiem sniegtajiem pakalpojumiem, dalībvalstīm būtu jā saglabā vispārīga atbildība par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras attīstību.
- (9) Tajā gadījumā, ja nepastāv kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu sadalījumu, pēc apspriedes ar infrastruktūras pārvaldītāju dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi, ar ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nosaka pienākumu maksāt par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Šādi noteikumi nedrīkstētu diskriminēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā.
- (10) Dalībvalstīm jānodrošina, lai pastāvošajiem valsts vai valsts kontrolē esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu pareiza finanšu struktūra, ņemot vērā Savienības noteikumus par valsts atbalstiem.
- (10a) **Savienībai būtu jāmeklē alternatīvi Eiropas dzelzceļa projektu finansēšanas avoti, izmantojot inovatīvus finanšu instrumentus, piemēram, ES projektu obligācijas, lai piesaistītu privātos ieguldītājus un uzlabotu piekļuvi riska kapitālam. Tādā pašā veidā dzelzceļa pārvadājumu tirgus jāpadara pievilcīgs alternatīviem privātajiem ieguldītājiem, piedāvājot skaidru un pārredzamu tiesisko regulējumu.** [Gr. 14]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (10b) *Dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu spēt finansēt ieguldījumus infrastruktūrā, izmantojot citus līdzekļus, kas nav valsts tiešais finansējums, piemēram, privātā sektora finansējumu.* [Gr. 15]
- (11) Lai nodrošinātu efektivitāti **pasažieru un** kravu pārvadājumu nozarē, jo īpaši pārrobežu pārvadājumos **un gadījumos, kad atšķirīgais sliežu platums vēl aizvien rada fiziskus šķēršļus konkurencei,** ir **nekavējoties** jārikojas, lai atvērtu ~~tirgus~~ **atsevišķās dalībvalstīs un veicinātu konkurenci.** [Gr. 16]
- (12) Lai nodrošinātu to, ka piekļuves tiesības dzelzceļa infrastruktūrai visā Savienībā piemēro vienādi un bez diskriminācijas, ir lietderīgi ieviest licenci dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (13) Pārvadājumos ar pieturām būtu jāatļauj jauniem tirgus dalībniekiem pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus, lai nodrošinātu, ka šādas operācijas ir ekonomiski stabilas, un novērstu to, ka potenciālie konkurenti tiek nostādīti nelabvēlīgā situācijā salīdzinājumā ar esošajiem operatoriem.
- (14) Jaunu atvērtas piekļuves, starptautisku pasažieru pārvadājumu ar pieturām ieviešanā ~~nevajadzētu izmantot, lai atvērtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgu, bet tikai vajadzētu koncentrēties uz pieturām, kas ir iekļautas starptautiskā maršrutā. Jauno šādu~~ pakalpojumu galvenajam mērķim vajadzētu būt tādu pasažieru pārvadāšanai, kas dodas starptautiskos braucienos. Novērtējot, vai tāds ir pakalpojuma galvenais mērķis, būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attiecīgi no vietējiem vai starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem iegūtā apgrozījuma un apjoma proporcija, kā arī pakalpojuma ilgums. Pakalpojuma galvenā mērķa novērtēšana pēc ieinteresētās puses lūguma būtu jāveic attiecīgajai valsts regulatīvajai iestādei. [Gr. 17]
- (15) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem ⁽¹⁾ pilnvaro dalībvalstis un vietējās iestādes piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuros var būt noteiktas ekskluzīvas tiesības sniegt dažus pakalpojumus. Tāpēc ir jānodrošina, lai minētās regulas noteikumi būtu saskaņoti ar principu par starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršanu konkurencei.
- (15a) *Regula (EK) Nr. 1370/2007 ļauj dalībvalstīm nodrošināt, ka tiek garantēta darba ņēmēju darba tiesību aizsardzība gadījumos, kad transporta pakalpojumu sniegšana tiek nošķirta no infrastruktūras uzturēšanas, kas varētu būt saistīts ar uzņēmuma īpašnieku maiņu.* [Gr. 18]
- (16) Konkurences atvēršana starptautiskos pasažieru pārvadājumos var radīt sekas to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu organizēšanai un finansēšanai, kas tiek veikti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm būtu jādod iespēja ierobežot piekļuves tiesības tirgum, ja šādu tiesību izmantošana varētu izjaukt šo sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja attiecīgā regulatīvā iestāde, kas paredzēta šīs direktīvas 55. pantā, **un vajadzības gadījumā regulatīvo iestāžu tīkls, kas noteikts šīs direktīvas 57. pantā,** sniedz piekrišanu, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, pēc tās kompetentās iestādes lūguma, kas piešķirusi sabiedrisko pakalpojumu līgumu. [Gr. 19]

⁽¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (17) Novērtējot, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars varētu tikt izjaukts, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji, piemēram, ietekme uz sabiedrisko pakalpojumu līgumā iekļauto pakalpojumu rentabilitāti, tostarp to radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķir līgumu, pasažieru pieprasījums, biļešu cena, biļešu pārdošanas kārtība, pieturu atrašanās vieta un skaits abās robežas pusēs, kā arī ierosinātā jaunā pārvadājuma grafiks un biežums. Saskaņā ar šādu novērtējumu un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstis var piešķirt, grozīt vai liegt pieprasītās tiesības par piekļuvi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tostarp iekasēt maksu no jauna starptautiska pasažieru pārvadājuma operatora, ņemot vērā ekonomisko analīzi un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un vienlīdzības un nediskriminācijas principiem.
- (18) Lai atbalstītu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu darbību uz līnijām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm vajadzētu varēt pilnvarot iestādes, kas atbildīgas par šiem pakalpojumiem, iekasēt maksu par pasažieru pārvadājumiem, kas atrodas šo iestāžu jurisdikcijā. Šai maksai būtu jāpapildina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansējums, kas noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumos.
- (18a) *Tirgus attīstības tendences pierādījušas, ka galvenais mērķis ir stiprināt regulatīvo iestāžu nozīmi. Tā kā šīm iestādēm ir galvenā nozīme, nodrošinot taisnīgu vidi vienlīdzīgiem piekļuves nosacījumiem, tām šā uzdevuma izpildei vajadzīgs gan finansējums, gan atbilstošs personāls, gan loģistikas aprīkojums.* [Gr. 20]
- (18b) *Valsts regulatīvajai iestādei būtu jābūt neatkarīgai regulatīvai iestādei, kurai ir pilnvaras izskatīt jautājumu pēc savas iniciatīvas un veikt izmeklēšanu un kura arī spēj sniegt atzinumus un pieņemt izpildāmus lēmumus, lai nodrošinātu atvērtu tirgu bez šķēršļiem, kurā pastāv brīva un neizkropļota konkurence.* [Gr. 21]
- (19) Regulatīvajai iestādei *neatkarīgi no tā, vai šādas iestādes darbību finansē no valsts vispārējā budžeta vai dzelzceļa nozares iemaksām, kā arī neatkarīgi no attiecīgās informācijas publiskošanas* būtu jāpilda savas funkcijas tā, lai tai nebūtu nekādu interešu konfliktu un lai tā nekādi nebūtu iesaistīta attiecīgā sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršanā. Regulatīvās iestādes pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tā varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi un vajadzības gadījumā iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. [Gr. 22]
- (19a) *Valsts regulatīvajai iestādei struktūras, finanšu lēmumu pieņemšanas, juridiskās formas un lēmumu pieņemšanas funkciju ziņā būtu jābūt pilnīgi neatkarīgai no jebkura infrastruktūras pārvaldītāja, maksas iekasēšanas, finansējuma piešķiršanas organizācijas vai pieteikuma iesniedzēja. Valsts regulatīvajai iestādei jābūt nepieciešamajai administratīvajai veikspējai, proti, darbiniekiem un resursiem, lai nodrošinātu atvērtu un pārredzamu dzelzceļa pārvadājumu tirgu. Vajadzīgajam personāla līmenim būtu jābūt tieši saistītam ar tirgus vajadzībām un tas var attiecīgi mainīties. Šai iestādei būtu jāpieņem lēmumi par jebkurām sūdzībām, jārikojas pēc savas iniciatīvas, jāizmeklē strīdi un jāuzrauga tirgus attīstība. Eiropas Komisijas regulatīvajai nodaļai būtu jāatbalsta šī iestāde. Valsts regulatīvajai iestādei arī būtu jānodrošina, ka tās lēmumu projektu datubāze ir pieejama Komisijai.* [Gr. 23]
- (20) Lai veiktu ieguldījumus pakalpojumos, kur izmanto specializētu infrastruktūru, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līnijas, pieteikuma iesniedzējiem ir jābūt tiesiskajai noteiktībai, jo ir nepieciešami apjomīgi ilgtermiņa ieguldījumi.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (21) Valstu regulatīvajām iestādēm būtu jāapmainās ar **Komisijas aizbildnībā būtu jāizveido tīkls, lai stiprinātu sadarbību starp tām, izstrādājot kopīgus principus un apmainoties ar paraugpraksi un informāciju. Tām arī būtu** atsevišķos vajadzības gadījumos jāsaskaņo principi un prakse, kā novērtēt to, vai tiek izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. Tām, pamatojoties uz savu pieredzi, būtu pakāpeniski jāizstrādā **kopējas Eiropas līmeņa** pamatnostādnes. **Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu tīkla pieredzi, Komisijai būtu jānāk klajā ar priekšlikumu tiesību aktam, ar ko tiek izveidota Eiropas regulatīvā iestāde.** [Gr. 24 un 25]
- (22) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, jānodalā pārvadājumu pakalpojumu sniegšana un apkāpes iekārtu ekspluatācija. Šādā situācijā šie divi darbības veidi neatkarīgi jāpārvalda atsevišķām juridiskām personām. Šādai neatkarībai nevajadzētu nozīmēt to, ka katrai apkāpes iekārtai jāizveido atsevišķa struktūra vai uzņēmums **regulatīvajai iestādei būtu jāpārvalda pārskatāmā un nediskriminējošā veidā saskaņā ar šajā direktīvā paredzētajām procedūrām.** [Gr. 26]
- (22a) **Prasība uzlabot pieeju satiksmes informācijai un biļešu pārdošanas dienestiem pasažieru stacijās būtu jāpievieno citām regulatīvajām iniciatīvām, kuru mērķis ir atvieglot pasažieriem domātu telemātikas lietojumu izgudrošanu un izstrādi.** [Gr. 138]
- (23) Lai nodrošinātu uzticamus un pietiekamus pakalpojumus, būtu jānodrošina tas, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vienmēr atbilst konkrētām prasībām, kas saistītas ar labu reputāciju, finanšu pietiekamību, **sociālajiem standartiem** un profesionālo kompetenci. [Gr. 27]
- (24) Klientu un attiecīgo trešo personu aizsardzības nolūkā ir svarīgi nodrošināt to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība ir atbilstoši apdrošināta. **Vajadzētu ļaut arī bankām vai citiem uzņēmumiem uzņemt atbildības apdrošināšanu avāriju gadījumā ar noteikumu, ka šāda apdrošināšana atbilst tirgus nosacījumiem, nav valsts atbalsts un neietver citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem diskriminējošus elementus.** [Gr. 28]
- (25) **Visiem** dzelzceļa pārvadājumu ~~uzņēmumiem~~ **uzņēmumiem** būtu jāizpilda **gan** attiecīgās valsts, ~~arī tie gan~~ Savienības noteikumi par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ko piemēro nediskriminējošā veidā un kas ir paredzēti, lai nodrošinātu to, ka attiecīgais uzņēmums var pilnīgi droši un ~~pienācīgi pilnībā~~ ņemot vērā ~~veselības un sociālos nosacījumus spēkā esošos noteikumus~~ veselības **aizsardzības un sociālajā jomā** un darba ņēmēju un patērētāju tiesības, veikt savas darbības **visos** dzelzceļa posmos. [Gr. 29 u 30]
- (26) Procedūrām attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības licenču izdošanu, uzturēšanu un grozīšanu būtu jābūt pārskatāmām un jāatbilst nediskriminācijas principam.
- (26a) **Vēl aizvien pārāk bieži tiek radīti nepamatoti šķēršļi licenču piešķiršanai dzelzceļa uzņēmumu ritošajam sastāvam, tādējādi negatīvi ietekmējot piekļuvi tirgum. Tāpēc būtu lietderīgi Eiropas Dzelzceļa aģentūrai šajā sakarībā piešķirt spēcīgas pilnvaras. Tāpēc Komisija tiek aicināta Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu⁽¹⁾ pārskatīšanas ietvaros izpētīt, vai ir iespējams šajā jomā paplašināt Eiropas Dzelzceļa aģentūras pilnvaras.** [Gr. 31]

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (27) Lai nodrošinātu pārskatāmību un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un ar dzelzceļu saistītiem pakalpojumiem attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visas piekļuves tiesību izmantošanas ziņas ir publicējamās tīkla pārskatā, **tostarp tādā formātā, kas pieejams personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām.** [Gr. 32]
- (28) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanai piemērotu shēmu un konkurētspējīgu pārvadātāju apvienojuma iznākums būs labāks dažādu transporta veidu līdzsvars.
- (29) Rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, iznākums būs transporta izmaksu samazināšanās sabiedrībai.
- (30) Dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotu shēmu, citu transporta veidu infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotu shēmu un konkurētspējīgu pārvadātāju apvienojuma iznākumam būtu jābūt ilgtspējīgam dažādu transporta veidu līdzsvaram.
- (31) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jādod visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmēģina apmierināt visu lietotāju un transporta veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas. Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.
- (33) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savu infrastruktūru.
- (34) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saistībā ar jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāsaņem skaidri un saskaņoti signāli, kas ļautu pieņemt racionālus lēmumus.
- (35) Jebkura maksas iekasēšanas shēma sūtīs lietotājiem ekonomiskus signālus. Ir svarīgi, lai šie signāli dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu saskaņoti **un skaidri** un ļautu tiem pieņemt racionālus **un ilgtspējīgus** lēmumus. [Gr. 33]
- (36) Lai ņemtu vērā dzelzceļa infrastruktūras jaudas lietotāju vai potenciālo lietotāju vajadzību plānot savu uzņēmējdarbību, kā arī lai ņemtu vērā 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.
- (37) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu stimulēti līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā.
- (38) Dalībvalstīm būtu jābūt iespējai ļaut dzelzceļa pakalpojumu pircējiem tieši piedalīties jaudas iedalīšanas procesā.
- (39) Ir svarīgi ņemt vērā gan pretendentu, gan infrastruktūras pārvaldītāja ar uzņēmējdarbību saistītās prasības.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (40) Ir svarīgi palielināt infrastruktūras pārvaldītāju spēju būt elastīgiem attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu, bet šai spējai būtu jābūt saderīgai ar pretendenta saprātīgo prasību apmierināšanu.
- (40a) *Lai paplašinātu dzelzceļa pārvadājumu tirgu jauniem potenciālajiem klientiem, jāatbalsta pretendenti, kas piedāvā viena kravas vagona pakalpojumus. Tāpēc ir svarīgi, lai, iedalot jaudas, infrastruktūras pārvaldītājs ņemtu vērā šos pretendētus un ļautu tiem pilnībā izmantot šo tiesisko regulējumu un paplašinātu jaunu nozaru daļu dzelzceļa pārvadājumu tirgū. [Gr. 34]*
- (41) 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.
- (42) Jaudas iedalīšanas un maksas iekasēšanas shēmās var būt vajadzīgs ņemt vērā to, ka dažādas dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļas var būt projektētas dažādiem galvenajiem lietotājiem.
- (43) Ņemot vērā to, ka dažādiem lietotājiem un lietotāju grupām bieži būs dažāda ietekme uz infrastruktūras jaudu, ir pienācīgi jālīdzsvaro dažādo pakalpojumu vajadzības.
- (44) Attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar valsts iestādes noslēgtu līgumu, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi, lai nodrošinātu šo pakalpojumu izdevīgumu to lietotājiem.
- (45) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās jāņem vērā ietekme, ko rada aizvien pilnīgākais infrastruktūras jaudas piesātinājums un no tā izrietošais jaudas trūkums.
- (46) Dažādajiem laika posmiem, kādos veic satiksmes veidu plānošanu, būtu jānodrošina tas, ka tiek apmierināti tie infrastruktūras jaudas pieprasījumi, kas veikti pēc ikgadējā darba grafika sastādīšanas pabeigšanas.
- (47) Lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodrošinātu optimālu iznākumu, ir vēlams prasīt infrastruktūras jaudas izmantojuma pārbaudi gadījumos, kad lietotāju vajadzību apmierināšanai ir nepieciešama jaudas pieprasījumu koordinēšana.
- (48) Ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju monopolstāvokli, būtu jāpieprasa, lai tie pārbaudītu pieejamo infrastruktūras jaudu un izskatītu metodes tās palielināšanai gadījumos, kad jaudas iedalīšanas procesā nav iespējams apmierināt lietotāju vajadzības.
- (49) Informācijas trūkums par citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu iesniegtajiem pieprasījumiem un par ierobežojumiem sistēmā var apgrūtināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu centienus optimizēt savus infrastruktūras jaudas pieprasījumus.
- (50) Ir svarīgi nodrošināt jaudas iedalīšanas shēmu labāku koordināciju, lai uzlabotu dzelzceļa izdevīgumu satiksmei, kurā izmanto vairāk nekā viena infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, jo īpaši starptautiskai satiksmei. *Šajā sakarībā būtu vēlams beidzot izveidot Eiropas regulatīvo iestādi. [Gr. 35]*

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (51) Ir svarīgi līdz minimumam samazināt konkurences traucējumus, kas maksas iekasēšanas principu būtisku atšķirību dēļ var rasties vai nu starp dzelzceļa infrastruktūrām, vai transporta veidiem.
- (52) 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.
- (53) **Lielāki** ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā — **jo īpaši esošajā infrastruktūrā** — ir vajadzīgi, un infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītājus padarīt attiecīgus ieguldījumus par ekonomiski izdevīgiem **un ekoloģiski ilgtspējīgiem**. [Gr. 36]
- (54) Lai varētu noteikt pienācīgu un mērenu infrastruktūras maksas apmēru, infrastruktūras pārvaldītājiem jāuzskaita un jānosaka savu aktīvu vērtība, un jāpanāk skaidra izpratne par izmaksu faktoriem infrastruktūras darbībā.
- (55) Ir vēlams nodrošināt, ka, pieņemot lēmumus transporta jomā, ņem vērā ārējās izmaksas un ka dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšana var veicināt ārējo izmaksu saskaņotu un līdzsvarotu internalizāciju visos transporta veidos.
- (56) Ir svarīgi nodrošināt, ka maksa par iekšzemes un 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.
- (57) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu; dalībvalstīs var atšķirties to kopējo segto izmaksu nepieciešamie līmeņi. Jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr būtu jāatļauj satiksme, kas spēj atpelnīt vismaz tās radītos papildu izdevumus dzelzceļa tīkla izmantošanai.
- (58) Dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols. Tādēļ jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.
- (58a) **Lai palielinātu pa dzelzceļu pārvadātu preču un pasažieru īpatsvaru attiecībā pret pārējiem transporta veidiem, ir vēlams panākt, ka, veicot ārējo izmaksu internalizāciju, dalībvalstis nodrošina, ka atšķirīgās maksas nerada negatīvu ietekmi uz infrastruktūras pārvaldītāja finanšu stāvokli. Ja infrastruktūras pārvaldītājs tomēr cieš zaudējumus šādas diferenciācijas dēļ, dalībvalstīm ir ieteicams pielāgot šo atšķirību, attiecīgi ņemot vērā noteikumus par valsts atbalstu.** [Gr. 37]
- (59) ~~Dzelzceļa transports būtu jāattīsta, cita starpā izmantojot pieejamos Savienības instrumentus, neskarot jau noteiktās prioritātes.~~ [Gr. 38]
- (60) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirtajām atlaidēm jābūt saistītām ar faktiskiem administratīvo izmaksu ietaupījumiem, it sevišķi darījumu izmaksu ietaupījumiem. Atlaižu var izmantot arī, lai veicinātu efektīvu infrastruktūras lietošanu.
- (61) ~~Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji tiktu stimulēti līdz minimumam samazināt traucējumus tīkla darbībā.~~ [Gr. 39]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (62) ~~Infrastrukturā pārvaldītājam jaudas iedalīšana ir saistīta ar izdevumiem, par kuriem būtu jāpieprasa samaksa.~~ [Gr. 40]
- (63) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai būtu jāizveido ~~regulatīva iestāde~~ **valsts regulatīvās iestādes**, kas pārrauga šajā direktīvā izklāstīto noteikumu ievērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas izskatīt lietu tiesā. [Gr. 41]
- (64) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi, lai ņemtu vērā atsevišķu dalībvalstu īpašo ģeopolitisko un ģeogrāfisko stāvokli un dzelzceļa nozares organizācijas īpatnības dažādās dalībvalstīs, tā nodrošinot iekšējā tirgus viengabalainību.
- (65) ~~Komisija jāpilnvaro pielāgot šīs direktīvas pielikumus. Šie pasākumi ir vispārīgi un to mērķis ir grozīt ne būtiskus šīs direktīvas elementus, tāpēc tie jāpieņem kā deleģētie akti saskaņā ar Līguma 290. pantu. Lai nodrošinātu dzelzceļa pārvadājumu tirgus pienācīgu uzraudzības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt tiesību aktus attiecībā uz kritērijiem un procedūru, kas jāievēro, veicot tirgus uzraudzību attiecībā uz noteiktiem tīkla pārskata elementiem, konkrētiem maksu noteikšanas principiem, Eiropas vilcienų kontroles sistēmas (ETCS) izmantošanas maksu pagaidu samazināšanu, konkrētiem darbības uzlabošanas shēmas kritērijiem, kritērijiem, kurus jāievēro, nosakot prasības attiecībā uz pretendentu dalību infrastruktūrā, jaudas sadalīšanas procesa grafiku, regulatīvajiem pārskatiem un regulatīvo iestāžu izstrādātajiem kopējiem principiem un lēmumu pieņemšanas darbībām. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ar ekspertiem. Sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, Komisijai būtu jānodrošina, ka attiecīgos dokumentus vienlaicīgi, laikus un pienācīgā kārtībā nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei.~~ [Gr. 42]
- (66) ~~Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību^(*). Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas 10. panta 2. punkta, 11. panta 4. punkta, 14. panta 2. punkta un 17. panta 5. punkta īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu.~~ ⁽²⁾ [Gr. 43]
- (67) Saskaņā ar subsidiaritātes un proporcionālītātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā, šīs direktīvas mērķus — veicināt dzelzceļa attīstību Savienībā, noteikt vispārīgus principus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licenču piešķiršanai un koordinēt kārtību, kādā dalībvalstis pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas par tās izmantošanu — dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt sakarā ar licenču izdošanas un dzelzceļa tīklu nozīmīgu elementu darbības patiesi starptautisko vērienu un to, ka ir jānodrošina godīgi un nediskriminējoši nosacījumi infrastruktūras pieejamībai, un tāpēc, ņemot vērā šo mērķu starptautiskā mēroga sekas, tos labāk var sasniegt Savienībā. Šī direktīva neparedz neko tādu, kas nebūtu samērīgs ar to, kas nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

^(*) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- (68) Pienākums transponēt šo direktīvu valstu tiesību aktos būtu jāattiecinā tikai uz tiem noteikumiem, kas veido būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām. Pienākums transponēt noteikumus, kuri nav būtiski mainīti, izriet no iepriekšējām direktīvām.
- (69) Dalībvalsts, kurā nav dzelzceļu sistēmas un nav arī plānots tuvākajā laikā tādu izveidot, tiktu pakļauta nesamērīgam un nevajadzīgam pienākumam, ja tai būtu jātransponē un jāīsteno šī direktīva. Tādēļ šādas dalībvalstis būtu jāatbrīvo no minētā pienākuma.
- (70) Saskaņā ar Iestāžu nolīguma par labāku likumdošanas procesu ⁽¹⁾ 34. punktu, dalībvalstīm ieteikts izstrādāt savas tabulas gan pašu lietošanai, gan arī Savienības vajadzībām, pēc iespējas labāk atainojot attiecības starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.
- (71) Šī direktīva neskar termiņus, kas noteikti XI pielikuma B daļā, kas dalībvalstīm jāievēro saskaņā ar iepriekšējām direktīvām,
- (71a) Ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2007. gada 12. jūlija ⁽²⁾ un 2010. gada 17. jūnija rezolūcijas par pirmā dzelzceļa tiesību aktu paketes īstenošanu ⁽³⁾ un Direktīvas 2001/12/EK īstenošanu, Komisijai līdz 2012. gada beigām būtu jāiesniedz likumdošanas priekšlikums par infrastruktūras pārvaldītāja un operatora funkciju nodalīšanu. Tā kā dzelzceļa nozare līdz tam nebūs pilnībā liberalizēta, Komisijai būtu jāiesniedz likumdošanas priekšlikums par tirgus atvēršanu līdz minētajam laikam. [Gr. 44]**

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šī direktīva izklāsta:
- a) noteikumus, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic uzņēmējdarbību vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā noteikts II nodaļā;
- b) kritērijus, ko dalībvalsts piemēro, izdodot, atjaunojot vai grozot licences, kas paredzētas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri veic vai veiks uzņēmējdarbību Savienībā, kā noteikts III nodaļā;
- c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu, kā noteikts IV nodaļā.
2. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras lietošanu iekšzemes un starptautisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai.

⁽¹⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.⁽²⁾ OV C 175 E, 10.7.2008., 551. lpp.⁽³⁾ OV C 236 E, 12.8.2011., 125. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. pants

Izņēmumi no darbības jomas

1. Šīs direktīvas II nodaļu nepiemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pārvadājumu pakalpojumus.
2. Šīs direktīvas III nodaļu dalībvalstis var nepiemērot:
 - a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot vietēju vai reģionālu neatkarīgu dzelzceļa infrastruktūru;
 - b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas vai piepilsētas pasažieru dzelzceļa pakalpojumus;
 - c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai reģionālos dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus;
 - d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai kravas pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot privātu dzelzceļa infrastruktūru, kura paredzēta tikai kravu pārvadāšanai tās īpašnieka vajadzībām.

2a) No šīs direktīvas 6., 7., 8. un 13. panta un IV nodaļas piemērošanas dalībvalstis var izslēgt:

— *dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz tikai dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru, ko šie uzņēmumi pārvaldīja pirms ..(*)*, un kuras sliežu platums atšķiras no galvenā sliežu ceļa platuma dalībvalstis tīklā un kura ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūru trešā valstī, ja vien pārvaldītā infrastruktūra nav minēta Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Lēmumā Nr. 661/2010/ES par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ⁽¹⁾. [Gr. 134 un 135]

3. Šīs direktīvas IV nodaļu dalībvalstis var nepiemērot:
 - a) vietējas un reģionālas nozīmes atdalītiem tīkliem pasažieru pārvadāšanai, ko veic, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru;
 - b) tīkliem, kas paredzēti vienīgi pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu veikšanai;
 - c) reģionālas nozīmes tīkliem, ko reģionāliem kravu pārvadājumiem izmanto tāds vienīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, uz kuru neattiecas 1. punkts, un tik ilgi, kamēr attiecīgā tīkla jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pretendents;
 - d) privātipašumā esošai dzelzceļa infrastruktūrai, kas pastāv vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai veiktu viņa paša kravu pārvadājumus;
 - e) transporta operācijām dzelzceļa pārvadājumu veidā, ko veic, šķērsojot Savienību tranzītā.

Dalībvalstis var pieņemt lēmumus par jaudas iedalīšanas grafika periodiem un termiņiem, kas atšķiras no tiem, kuri minēti 43. panta 2. punktā, VIII pielikuma 4. punkta b) apakšpunktā un IX pielikuma 3., 4. un 5. punktā, attiecībā uz starptautisko vilcienu kustību, kas tiek veidota sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem trešās valstīs, kuru dzelzceļa tīklos sliežu platums atšķiras no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla sliežu platuma. [Gr. 45]

(*) Šīs direktīvas spēkā stāšanās datums.

(1) OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3.a Dalībvalstis 31. panta 5. punktu var nepiemērot transportlīdzekļiem, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot satiksmei uz un no trešām valstīm dzelzceļa tīklos, kuru sliežu platums atšķiras no Eiropas Savienības galvenā dzelzceļa tīkla sliežu platuma.[Gr. 46]

4. Šo direktīvu nepiemēro uzņēmumiem, kuru dzelzceļa ekspluatācija ir ierobežota, veicot tikai autotransporta līdzekļiem paredzētus turp un atpakaļ pārvadājumus pa Lamanša tuneli, un autotransporta līdzekļu pārvadāšanai turp un atpakaļ pa Lamanša tuneli, izņemot 6. panta 1. punktu, 10., 11., 12. un 28. pantu.

5. Dalībvalstis var nepiemērot 10., 11., 12. un 28. pantu attiecībā uz jebkuru dzelzceļa pārvadājumu, ko veic tranzītā caur Savienību un kas sākas un beidzas ārpus Savienības teritorijas.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums” ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kas ir licencēts saskaņā ar šo direktīvu un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;
- 2) „infrastrukturā pārvadītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, ietverot satiksmes pārvaldību un vilcienu vadības iekārtas un signalizāciju; **un ievēro piemērojamās drošības noteikumus; infrastruktūras pārvaldītāja galvenie pienākumi ir: lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu iedalīšanu, tostarp gan pieejamās jaudas noteikšana un izvērtēšana, gan attiecīgo vilcienu ceļu iedalīšana un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras lietošanas maksu, tostarp maksas noteikšana un iekasēšana, kā arī ieguldījumi infrastruktūrā;** [Gr. 47]
- 2a) „regulatīvā iestāde” ir iestāde, kas dalībvalstī uzrauga pareizu attiecīgo noteikumu piemērošanu, nekādā veidā nav iesaistīta politikas veidošanā un ir pilnībā nošķirta no uzņēmumiem, īpaši 1. un 2. punktā minētajiem uzņēmumiem; [Gr. 48]
- 3) “dzelzceļa infrastruktūra” ir visas vienības, kas ir uzskaitītas I. A pielikumā Komisijas 1970. gada 18. decembra Regulai (EEK) Nr. 2598/70, ar ko nosaka dažādu pozīciju saturu iekļaušanai 1970. gada 4. jūnija Regulas (EEK) Nr. 1108/70 I pielikumā norādītajās pārskatu veidlapās ^(*), kuras skaidrības labad ir iekļautas šīs direktīvas I pielikumā; [Gr. 49]
- 4) “starptautisks kravu pārvadājums” ir pārvadājumu pakalpojums, ko sniedzot, vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi, ja tikai visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;
- 5) “starptautisks pasažieru pārvadājums” ir pasažieru pārvadāšanas pakalpojums, kurā vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu un kura galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;

^(*) OV L 278, 23.12.1970., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- 6) "pilsētas un piepilsētas pārvadājumi" ir pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz, lai apmierinātu pilsētu aglomerāta vai konurbācijas pārvadājumu vajadzības un lai nodrošinātu pārvadājumu vajadzības starp šādu aglomerātu vai konurbāciju un tās apkārtnējiem apgabaliem;
- 7) „reģionālie pārvadājumu pakalpojumi” ir transporta pakalpojumi, ko veic, lai nodrošinātu **viena** reģiona **vai pierobežas reģionu** pārvadājumu vajadzības; [Gr. 50]
- 8) "tranzīts" ir Savienības teritorijas šķērsošana, Savienības teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus;
- 9) "licence" ir atļauja, ko dalībvalsts izdod uzņēmumam un ar ko atzīst šā uzņēmuma spēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus; šo statusu var ierobežot uz īpašu pakalpojumu veidu sniegšanu;
- 10) "iestāde, kas izdod licences" ir iestāde, kas ir atbildīga par licenču piešķiršanu dalībvalstī;
- 11) "iedalīšana" ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs;
- 12) "pretendents" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un citas fiziskas vai juridiskas personas, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskajiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu;
- 13) "pārslogota infrastruktūra" ir infrastruktūras elements, kurā noteiktos laika posmos pieprasījumu pēc infrastruktūras jaudas nav iespējams pilnībā apmierināt pat pēc dažādu jaudas pieprasījumu savstarpējas koordinēšanas;
- 14) "jaudas palielināšanas plāns" ir pasākums vai pasākumu kopums, kura izpildei izstrādāts kalendārs grafiks, kā mērķis ir mazināt jaudas ierobežojumus, kuru rezultātā infrastruktūras elementu atzīst par "pārslogotu infrastruktūru";
- 15) "koordinēšana" ir process, ar kura palīdzību infrastruktūras pārvaldītājs un pretendenti mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpēji konkurējoši;
- 16) "pamata vienošanās" ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pretendenta un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo infrastruktūras jaudu un iekasējamo maksu un kas skar ilgāku laika posmu nekā viena kustības grafika spēkā esamības ilgums;
- 17) "infrastruktūras jauda" ir iespējamība plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laika posmu;
- 18) "tīkls" ir visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs;
- 19) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām, ietverot arī citu informāciju, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- 20) "vilcienu ceļš" ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laikā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;
- 21) "kustības grafiks" ir datu kopums, ar kuru definē visas plānotās vilcienu un ritošo sastāvu pārvietošanās, kam jānotiek attiecīgajā infrastruktūrā tajā laika posmā, kurā šis datu kopums ir spēkā.

II NODAĻA

DZELZCEĻA ATTĪSTĪBA SAVIENĪBĀ

1. IEDAĻA

Pārvaldības neatkarība

4. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka, ciktāl tas attiecas uz apsaimniekošanu, vadību un iekšējo administratīvo, saimniecisko un uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ir tiešā vai netiešā dalībvalstu īpašumā vai kontrolē, ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru to rīcībā ir tādi līdzekļi, budžeti un konti, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un kontiem.
2. Ievērojot maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas sistēmu un īpašos noteikumus, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par savu apsaimniekošanu, vadību un iekšējo kontroli.

2.a *Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāpārvalda savas informācijas tehnoloģiju nodaļas, lai nodrošinātu konfidencialās komerciālās informācijas atbilstošu aizsardzību. [Gr.51]*

2.b *Dalībvalstis arī nodrošina, ka gan dzelzceļa uzņēmumi, gan infrastruktūras pārvaldītāji, kas nav pilnīgi neatkarīgi cits no cita, ir atbildīgi par personāla politiku. [Gr.52]*

5. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vadība atbilstīgi komerciāliem principiem

1. Dalībvalstis dod iespēju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pielāgot savu darbību tirgum un šo darbību vadību atstāt to vadības struktūru atbildībā, lai sniegtu efektīvus un piemērotus pakalpojumus par iespējami zemāko cenu par vajadzīgo pakalpojumu kvalitāti.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, neatkarīgi no to īpašnieka, vada saskaņā ar principiem, kas attiecas uz komercsabiedrībām. Tas attiecas arī uz to sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām (SPSS), ko tiem uzlikušas dalībvalstis, un uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas līgumiem, kurus tie slēdz ar valsts kompetentajām iestādēm.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izstrādā savus uzņēmējdarbības plānus, ieskaitot to ieguldījumu un finanšu programmas. Šādus plānus izstrādā, lai panāktu uzņēmumu finansiālo līdzsvaru un pārējos tehniskos, komerciālos un finanšu vadības mērķus; tiem jānorāda arī līdzekļi šo mērķu sasniegšanai.

3. Atsaucoties uz vispārējām politikas pamatnostādnēm, kādas pieņem katra dalībvalsts, un ņemot vērā valsts plānus un līgumus (kuri var būt noslēgti uz vairākiem gadiem), ieskaitot ieguldījumu un finanšu plānus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jo īpaši tiesības brīvi:

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- a) izveidot to iekšēju struktūru, neskarot 7., 29. un 39. panta noteikumus;
- b) kontrolēt pakalpojumu sniegšanu un realizāciju un noteikt to cenu, neskarot Regulu (EK) Nr. 1370/2007;
- c) pieņemt lēmumus par personālu, aktīviem un iegādēm;
- d) paplašināt savu tirgus daļu, attīstīt jaunas tehnoloģijas un jaunus pakalpojumus un pieņemt jebkādas novatoriskas vadīšanas metodes;
- e) ieviest jaunas darbības ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmējdarbību saistītās nozarēs.

4. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir tiešā vai netiešā dalībvalsts īpašumā vai kontrolē, tās kontroles tiesības attiecībā uz vadību nepārsniedz ar vadību saistītas tiesības, kādas atbilstīgi valsts uzņēmējdarbības tiesību aktiem piešķirtas privātu akciju sabiedrību akcionāriem. 3. punktā minētās politikas pamatnostādnes, kuras valsts var noteikt uzņēmumiem akcionāru kontroles īstenošanas sakarā, var būt tikai vispārīgas un neskar konkrētus vadības lēmumus saistībā ar uzņēmējdarbību.

2. IEDAĻA

Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību, un dažādu pārvadājumu veidu nodalīšana

6. pants

Pārredzama kontu nošķiršana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek šķirta peļņas un zaudējumu uzskaites un bilances kārtošana un publicēšana, no vienas puses, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību, kura ir saistīta ar transporta pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, attiecībā uz darbību, kas ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Publisko finansējumu, kas piešķirts vienai no šīm divām darbības jomām, nenodod otrai.

2. Dalībvalstis var arī paredzēt, ka sakarā ar šo nošķirumu jāorganizē skaidri nošķirtas nodaļas vienotā uzņēmumā, vai arī infrastruktūra un pārvadājumu darbība jāpārvalda atsevišķām organizācijām, **lai dzelzceļa nozarē nodrošinātu konkurences attīstību, investīciju piesaistīšanu un sniegto pakalpojumu rentabilitāti.**

3. Dalībvalstis nodrošina, ka atsevišķu peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci kārtoti un publicē, no vienas puses, par darbību, kas saistīta ar dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, par darbību, kas saistīta ar dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Valsts līdzekļi, ko maksā par darbību, kura saistīta ar pārvadājumu pakalpojumiem, kā maksu par sabiedriskajiem pakalpojumiem, jāatspoguļo atsevišķi par katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu attiecīgajos kontos, un tos nenodod darbībai, kas saistīta ar citu transporta pakalpojumu sniegšanu vai ar citu uzņēmējdarbību.

4. **Lai nodrošinātu infrastruktūras izmaksu pilnīgu pārredzamību**, šā panta 1. un 3. punktā minēto dažādo darbības jomu uzskaiti veic tā, lai būtu iespējams pārraudzīt, **kā tiek ievērotas minētajos punktos noteiktās prasības un**, vai tiek ievērots aizliegums par vienu darbības jomu saņemtos valsts līdzekļus nodot citai darbības jomai **kā tiek izmantoti ienākumi no infrastruktūras maksām, peļņa no citas saimnieciskās darbības un valsts un privātais finansējums, ko saņem infrastruktūras pārvaldītājs. Infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumus nekādā gadījumā neizmanto dzelzceļa uzņēmums, iestāde vai organizācija, kas kontrolē dzelzceļa uzņēmumu, jo tas varētu stiprināt šāda uzņēmuma tirgus pozīciju vai ļaut tam gūt ekonomiskas priekšrocības salīdzinājumā ar citiem dzelzceļa uzņēmumiem. Šis punkts neliedz 55. pantā noteiktās regulatīvās iestādes uzraudzībā atmaksāt izmantoto kapitālu, tostarp procentu maksājumus atbilstoši tirgus situācijai, ko iestāde vai organizācija, kas kontrolē dzelzceļa uzņēmumu, ir darījusi pieejamu infrastruktūras pārvaldītājam. [Gr. 53]**

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

7. pants

Infrastrukturā pārvaldītāja galveno funkciju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka ~~II pielikumā iekļautās~~ funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai **atbilstoši 3. panta 3. punktam**, uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām jāpiebilst, ka šis mērķis ir sasniegts. **Taču, pārvaldot satiksmi tīklā, efektīva sadarbība starp dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem ir ļoti būtiska.**

~~Nemot vērā gūto pieredzi, II pielikumu var grozīt saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru.~~

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras attīstības veicināšanu, piemēram, ar investīcijām, uzturēšanu un finansēšanu.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad IV nodaļas 3. un 4. iedaļā aprakstītās funkcijas veic attiecīgi maksājumu organizācija un iedalošā organizācija, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.

3. Ja IV nodaļas 2. un 3. iedaļas noteikumos minētas infrastruktūras pārvaldītāja galvenās funkcijas, tās saprot kā piekritošas maksājumu organizācijai vai iedalošajai organizācijai to attiecīgās kompetences ietvaros.

3.a Komisija vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniedz direktīvas priekšlikumu, kurā ietver noteikumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību nodalīšanu un priekšlikumu par iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu, nesamazinot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un ievērojot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. [Gr. 54 un 137]

3. IEDAĻA

Finanšu stāvokļa uzlabošana

8. pants

Stabils infrastruktūras pārvaldītāja finansējums

1. Dalībvalstis attīstīta savu valsts dzelzceļu infrastruktūru, pēc vajadzības ņemot vērā Savienības vispārīgās vajadzības. Šādā nolūkā tās vēlākais .. (*)**un pēc apspriešanās ar visām ieinteresētajām pusēm un personām, tostarp attiecīgām vietējām un reģionālām iestādēm, arodbiedrībām, nozaru biedrībām un lietotāju pārstāvjiem**, publicē dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kuras mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē, pamatojoties uz stabilu un noturīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu. Stratēģija aptver vismaz ~~piecus~~**septiņus** gadus un ir atjaunojama.

2. **Ja ienākumi nav pietiekami, lai segtu infrastruktūras pārvaldītāja finansējuma vajadzības, neskarot šīs Direktīvas 31. un 32. panta noteikumus par maksas iekasēšanu un** pienācīgi ievērojot LESD 93., 107. un 108. pantu, dalībvalstis ~~var arī sniegt~~ **iesniedz** infrastruktūras pārvaldītājam tā uzdevumiem, infrastruktūras apmēriem un finanšu prasībām atbilstīgu finansējumu, jo īpaši jaunu investīciju segšanai.

(*) Divi gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3. Saskaņā ar valsts noteikto vispārīgo politiku, un ņemot vērā 1. punktā minēto dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, infrastruktūras pārvaldītājs pieņem ~~komercdarbības ieguldījumu~~ plāna apstiprināšanas **nediskriminējoši** notiek apspriešanās ar pretendentiem **par piekļuves un izmantošanas nosacījumiem un infrastruktūras veidu, nodrošināšanu un attīstību**. 55. pantā minētā regulatīvā iestāde sniedz nesaistošu atzinumu par to, vai komercdarbības plāns ~~ir piemērots šo mērķu sasniegšanai~~ **diskriminējošs kādam pretendentiem**.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un ne ilgāk kā ~~trīs~~ **divus** gadus infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumiem no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības, **neatmaksājamiem privātā sektora aizdevumiem** un valsts iemaksām, **tostarp attiecīgā gadījumā no valsts saņemtajiem avansa maksājumiem**, no vienas puses, jābūt vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses, **tostarp attiecīgā gadījumā ietverot no valsts saņemtos avansa maksājumus no ilgtermiņa finansējuma aktīvu atjaunošanai ilgtermiņā**. [Gr. 55]

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 31. un 32. pantā noteikto maksāšanas sistēmu dalībvalsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs segtu rēķinus bez valsts finansējuma.

9. pants

Pārredzami parāda atvieglojumi

1. Neskarot Savienības noteikumus par valsts atbalstiem un saskaņā ar LESD 93., 107. un 108. pantu, dalībvalstis izveido attiecīgus mehānismus, lai samazinātu valsts īpašumā vai kontrolē esošu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu parādsaistības līdz tādām līmenim, kas nekavē pareizu finanšu vadību, un lai uzlabotu to finanšu stāvokli.

2. Šā panta 1. punktā minēto mērķu dēļ, dalībvalstis prasa šādu uzņēmumu grāmatvedības nodaļās izveidot atsevišķu struktūrvienību parāda dzēšanai.

Uz struktūrvienības bilanci var attiecināt, kamēr tie nav dzēsti, visus uzņēmuma ņemtus aizdevumus, gan lai finansētu ieguldījumus, gan lai segtu papildu saimnieciskos izdevumus, kas radušies no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmējdarbības vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības. Ņem vērā parādus, kas radušies no meitasuzņēmumu darbības.

3. Šā panta 1. un 2. punktu nepiemēro parādiem vai šādu parādu procentiem, kas uzņēmumiem radušies pēc ~~.. (*) 2001. gada 15. marta, vai — dalībvalstīs, kuras Savienībai pievienojušās pēc 2001. gada 15. marta — pēc pievienošanās dienas~~. [Gr. 56]

4. IEDAĻA

Piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem

10. pants

Nosacījumi par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai

1. Dzelzceļa uzņēmumiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus. Tas ietver piekļuvi ostām pa sliežu ceļiem.

(*) Šīs direktīvas spēkā stāšanās datums.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, uz ko attiecas šī direktīva, visās dalībvalstīs piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai, lai tie varētu veikt starptautiskus pasažieru pārvadājumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, veicot starptautisku pasažieru pārvadājumu, ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskajā maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī.

Piekļuves tiesības to dalībvalstu infrastruktūrai, kurās starptautisko pasažieru dzelzceļa pārvadājumu daļa pārsniedz pusi no dzelzceļa uzņēmumu pasažieru pārvadājumu apgrozījuma šajā dalībvalstī, piešķir līdz 2011. gada 31. decembrim.

Pēc attiecīgo kompetento iestāžu vai ieinteresēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lūguma 55. pantā minētā regulatīvā iestāde vai iestādes nosaka to, vai pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs.

Dzelzceļa infrastruktūras pieejamības nosacījumi nekādā gadījumā nedrīkst radīt šķēršļus pasažieriem attiecībā uz informācijas iegūšanu vai biļetes iegādi ceļošanai no viena punkta uz otru neatkarīgi no tā, cik dzelzceļa pārvadājumu operatoru piedāvā pilnus vai daļējus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp abiem attiecīgajiem punktiem. [Gr. 57]

Komisija, pamatojoties uz regulatīvo iestāžu gūto pieredzi, .. (*) ~~pieņem~~ ~~var pieņemt~~ iestenošanas pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo punktu. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar 63. panta 3. punktā ***minēto pārbaudes procedūru*** nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar 64. panta 3. punktu. [Gr. 58]

11. pants

Ierobežojumi attiecībā uz piekļuves tiesībām un tiesībām uzņemt un izlaist pasažierus

1. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā paredzētās piekļuves tiesības tādiem pārvadājumiem no izbraukšanas vietas līdz galamērķa vietai, uz kuriem attiecas viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas noslēgti saskaņā ar spēkā esošiem Savienības tiesību aktiem. Šādu ierobežojumu sekas nedrīkst būt tiesību ierobežošana uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, izņemot, ja šo tiesību izmantošana izjauktu sabiedriskā pakalpojuma līguma ekonomisko līdzsvaru.

2. To, vai sabiedriskā pakalpojuma līguma ekonomiskais līdzsvars būtu izjaukts, nosaka 55. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi un iepriekš noteiktiem kritērijiem, ja saņemts pieprasījums no:

- a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir sabiedriskā pakalpojuma līgumu;
- b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;
- c) infrastruktūras pārvaldītāja;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedriskā pakalpojuma līgumu.

(*) 18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Kompetentās iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus, sniedz attiecīgajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm visu informāciju, kas pamatoti vajadzīga, lai varētu pieņemt lēmumu. Regulatīvā iestāde, vajadzības gadījumā apspriežoties ar visām attiecīgajām pusēm, izskata visu sniegto informāciju un informē attiecīgās puses par savu pamatoto lēmumu ~~iepriekš noteiktā, saprātīgā termiņā, tomēr ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija~~ **viena mēneša laikā pēc 2. punktā minētā pieprasījuma saņemšanas.** [Gr. 59]

3. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un norāda termiņu, kurā, kā arī nosacījumus, ar kādiem lēmuma pārskatīšanu var pieprasīt jebkurš no turpmāk minētajiem:

- a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;
- b) infrastruktūras pārvaldītājs;
- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno sabiedriskā pakalpojuma līgumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas meklē piekļuves iespēju.

4. Komisija, **pamatojoties uz regulatīvo iestāžu gūto pieredzi, .. (*) pieņem** ~~var pieņemt~~ īstenošanas pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar 63. panta 3. punktā **minēto pārbaudes procedūru.** [Gr. 60]

5. Dalībvalstis var arī ierobežot tiesības starptautiska pasažieru pārvadājuma maršrutā uzņemt un izlaist pasažierus stacijās, kas atrodas vienā un tajā pašā dalībvalstī, ja ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām ir piešķirtas saskaņā ar koncesijas līgumu, kas piešķirts pirms 2007. gada 4. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru un atbilstīgi attiecīgajiem Savienības tiesību aktu principiem. Šis ierobežojums var būt spēkā tik ilgi, cik ilgi ir spēkā sākotnējais līgums, vai arī 15 gadus, atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka 1., 2., 3. un 5. punktā minētie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā.

12. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem noteiktā maksa par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu

1. Neskarot 11. panta 2. punktu, dalībvalstis saskaņā ar šā panta nosacījumiem var pilnvarot iestādi, kas atbildīga par dzelzceļa pasažieru transportu, iekasēt maksu no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus maršrutu nodrošināšanai, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā, un darbojas starp divām stacijām šajā dalībvalstī.

Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri sniedz valstu iekšējos vai starptautiskos pasažieru transporta pakalpojumus, maksā tādu pašu maksu par to maršrutu darbību, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā.

2. Maksa ir paredzēta, lai kompensētu iestāžu izdevumus par SPSS veikšanu, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu līgumos, kas noslēgti atbilstīgi Savienības tiesību aktiem. Ienākumi, kas gūti no šādas maksas un samaksāti kā kompensācija, nepārsniedz summu, kura nepieciešama, lai segtu visus vai daļu no izdevumiem, kas radušies, nodrošinot attiecīgās SPSS, ņemot vērā attiecīgos maksājumu dokumentus, un samērīgus šo saistību izpildē gūtos ienākumus.

(*) 18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3. Maksa ir jāiekasē atbilstīgi Savienības tiesību aktiem, jo īpaši ievērojot taisnīguma, pārskatāmības, nediskriminācijas un proporcionālītātes principus, jo īpaši attiecībā uz vidējo pakalpojumu cenu pasažierim un maksas lielumu. Kopējā uzliktā samaksa saskaņā ar šo punktu neapdraud to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ekonomisko dzīvotspēju, par kuriem to iekasē.

4. Attiecīgās iestādes uzglabā informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu iespēju izsekot maksu izcelsmei un to pielietojumam. Dalībvalstis šo informāciju sniedz Komisijai.

Komisija sagatavo salīdzinošu analīzi par metodēm maksas noteikšanai dalībvalstīs, lai izstrādātu vienotu aprēķināšanas metodi maksas noteikšanai. [Gr. 61]

13. pants

Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem

1. **Infrastrukturā pārvadātāji bez diskriminācijas piedāvā visiem** dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ~~ir tiesības bez diskriminācijas saņemt~~ minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kas noteikts III pielikuma 1. punktā.

2. **Apkalpes iekārtu operatori visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bez diskriminācijas sniedz piekļuvi, tostarp sliežu ceļu piekļuvi,** III pielikuma 2. punktā ~~minētos pakalpojumus visi apkalpes iekārtu operatori sniedz bez diskriminācijas minētajām apkalpes iekārtām un šajās iekārtās pieejamajiem pakalpojumiem~~ **56. pantā noteiktās regulatīvās iestādes uzraudzībā.**

Ja **III pielikuma 2. punktā minētās** apkalpes iekārtas operators pieder iestādei vai uzņēmumam, kas arī aktīvi darbojas un kam ir dominējošs stāvoklis vismaz vienā dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū, kurā izmanto šo apkalpes iekārtu, operatora darbība jāveido tā, ka tas ~~juridiskā, organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīgs no šīs iestādes vai uzņēmuma.~~ **Apkalpes iekārtas operatoram un minētajai iestādei vai uzņēmumam ir atsevišķi konti, tostarp atsevišķa bilance un peļņas un zaudējumu pārskats.**

Atbildes uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ~~pieprasījumiem~~ **pieprasījumiem** par piekļuvi apkalpes iekārtai **sniedz noteiktā termiņā, ko nosaka valsts regulatīvā iestāde, un tos** var noraidīt vienīgi tad, ja ir pieejamas atbilstīgas alternatīvas, kas tiem dod iespēju veikt attiecīgo kravas vai pasažieru pārvadājumu tajā pašā maršrutā ar ekonomiski pieņemamiem nosacījumiem. ~~Apkalpes iekārtas operatoram ir pienākums pierādīt, ka ir pieejama atbilstīga alternatīva~~ **Atsakot piekļuvi apkalpes iekārtai, apkalpes iekārtas operators piedāvā no ekonomiskā un tehniskā viedokļa saprātīgu alternatīvu un atteikumu pamato rakstveidā. Šāds atteikums apkalpes iekārtas operatoram nerada pienākumu ieguldīt resursos vai iekārtās, lai varētu izpildīt visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus.**

Ja apkalpes iekārtas operators saskaras ar dažādiem pretrunīgiem pieprasījumiem, tas cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku savienošānu. Ja atbilstīga alternatīva nav pieejama un ja nav iespējams apmierināt visus attiecīgās iekārtas jaudas pieprasījumus, pamatojoties uz pierādītajām vajadzībām, 55. pantā minētā regulatīvā iestāde pēc pašas iniciatīvas vai pamatojoties uz **pretendenta** sūdzību atbilstīgi rīkojas, ~~ņemot vērā visu ieinteresēto personu vajadzības,~~ lai nodrošinātu to, ka attiecīga jaudas daļa tiek atvēlēta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri neietilpst iestādē vai uzņēmumā, kam pieder arī apkalpes iekārtas operators. Tomēr jaunuzbūvētās tehniskās apkopes iekārtas un citas tehniskās iekārtas, kas izstrādātas jaunam ~~konkrētam~~ **ātrgaitas** ritošajam sastāvam, **kas minēts Komisijas 2008. gada 21. februāra Lēmumā 2008/232/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai ⁽¹⁾,** var rezervēt vienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam izmantošanai **desmit** gadus pēc iekārtas ekspluatācijas uzsākšanas.

⁽¹⁾ OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Ja **III pielikuma 2. punktā minētā** apkalpes iekārta nav izmantota vismaz ~~divus gadus pēc kārtas~~ **vienu gadu un ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi šādas apkalpes iekārtas operatoram ir izrādījuši interesi par piekļuvi šai iekārtai, balstoties uz pamatotām vajadzībām**, tās īpašnieks paziņo par iekārtas **kā dzelzceļa apkalpes iekārtas** iznomāšanu vai izīrēšanu **ar dzelzceļa nozari saistītām darbībām, ja vien šādas iekārtas operators uzskatāmi neparāda, ka notiekošais rekonversijas process liedz to izmantot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam.**

3. Ja ~~infrastrukturā pārvaldītājs~~ **iekārtu operators** piedāvā jebkuru no III pielikuma 3. punktā aprakstītajiem pakalpojumiem kā papildpakalpojumu, tad tas šos pakalpojumus sniedz bez diskriminācijas pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījuma.

4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var infrastruktūras pārvaldītājam vai citiem ~~piegādātajiem~~ **apkalpes iekārtas operatoriem** pieprasīt vēl citus papildpakalpojumus, kas uzskaitīti III pielikuma 4. punktā. Infrastruktūras pārvaldītājam nav pienākuma sniegt šos pakalpojumus.

5. ~~Nemot vērā gūto pieredzi, III pielikumu var grozīt saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru. [Gr.62 un 162]~~

5. IEDAĻA

Pārrobežu nolīgumi

14. pants

Pārrobežu nolīgumu vispārējie principi

1. ~~Ar šo tiek aizstāti jebkādi pārrobežu nolīgumos starp dalībvalstīm ietverti noteikumi, kas diskriminē~~ **Dalībvalstis nodrošina, ka pārrobežu nolīgumi, ko tās noslēdz, nediskriminē kādus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus starpā uzņēmumus vai kas ierobežo nerada ierobežojumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu brīvībai veikt pārrobežu pārvadājumus. [Gr. 63]**

Šos nolīgumus paziņo Komisijai. Komisija pārbauda šādu nolīgumu atbilstību šai direktīvai un saskaņā ar 64. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru nolemj, vai var turpināt attiecīgo nolīgumu piemērošanu. Komisiju savu lēmumu dara zināmu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.

2. Neskarot kompetences sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm, uz sarunām par pārrobežu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem attiecas sadarbības procedūra starp dalībvalstīm un Komisiju.

Komisija var pieņemt īstenošanas pasākumus ~~detalizēti nosakot kārtību, kas jāievēro, piemērojot šo punktu, precizējot pirmajā daļā minētās sadarbības procedūras kārtību.~~ Šos ~~īstenošanas~~ pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar ~~63. panta 3. punktu~~ **64. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru. [Gr. 64]**

6. IEDAĻA

Komisijas novērotājas uzdevumi

15. pants

Tirgus novērošanas joma

1. Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai novērotu tehniskos, **sociālos** un ekonomiskos nosacījumus un tirgus tendences, **tostarp nodarbinātības attīstības tendences, kā arī ievērotu atbilstošos Savienības tiesību aktus, kas skar Eiropas dzelzceļa transporta transporta nozari.**

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Šajā nolūkā Komisija šajā darbā cieši iesaista dalībvalstu pārstāvjus, **tostarp 55. pantā minētos regulatīvo iestāžu pārstāvjus**, un ieinteresēto nozaru pārstāvjus, **tostarp attiecīgās vietējās un reģionālās iestādes, dzelzceļa nozares sociālos partnerus un lietotājus**, lai tie labāk varētu novērot tendences dzelzceļa nozarē un tirgus attīstību, novērtēt pieņemto pasākumu efektivitāti un analizēt Komisijas plānoto pasākumu ietekmi. **Attiecīgā gadījumā Komisija iesaista arī Eiropas Dzelzceļa aģentūru.**

3. Komisija novēro tīklu lietošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē, īpaši infrastruktūras maksājumus, jaudas sadalījumu, investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu cenu un kvalitātes attīstību, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgumi, licencēšanu, **tirgus atvērības līmeni, nodarbinātības un sociālos apstākļus** un saskaņošanas dalībvalstu starpā pakāpi. ~~Tā nodrošina aktīvu sadarbību starp attiecīgajām regulatīvajām iestādēm dalībvalstīs līmeni, jo īpaši sociālo tiesību jomā starp dalībvalstīm un dalībvalstīs.~~

4. Komisija ~~regulāri~~ **ik pēc diviem gadiem** ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par:

a) dzelzceļa pakalpojumu **un ar dzelzceļu saistītu pakalpojumu** iekšējā tirgus attīstību, **tostarp tirgus atvērības līmeni;**

b) pamatnosacījumiem, tostarp attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu;

ba) nodarbinātības, darba un sociālo apstākļu attīstību nozarē;

c) Eiropas dzelzceļu tīkla stāvokli;

d) piekļuves tiesību izmantošanu;

e) šķēršļiem, kas kavē dzelzceļa pakalpojumu efektivitāti;

f) infrastruktūras ierobežojumiem;

g) likumdošanas nepieciešamību.

5. Lai Komisija varētu veikt tirgus novērošanu, dalībvalstis katru gadu sniedz **turpmāk uzskaitīto un IV pielikumā norādīto informāciju**, kā arī citas nepieciešamās Komisijas pieprasītās ziņas **par:**

a) **dzelzceļa pārvadājumu nozares darbības attīstību un kompensācijām par SPSS;**

b) **tirgus atvērības un godīgas konkurences pakāpi katrā dalībvalstī; dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu daļu transporta nozares kopējos darbības rādītājos;**

c) **resursiem un darbībām, ko regulatīvās iestādes izmanto savu funkciju izpildei pārsūdzības iestādes statusā;**

d) **notikumu gaitu saistībā ar vēsturisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārstrukturēšanu un valsts transporta stratēģiju pieņemšanu un īstenošanu iepriekšējā gadā;**

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- e) *nozīmīgām mācību iniciatīvām un pasākumiem, kas dzelzceļa pārvadājumu nozarē dalībvalstī veikti iepriekšējā gadā;*
- f) *nodarbinātību un sociālajiem apstākļiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumos un citos dzelzceļa nozarē darbojošos uzņēmumos iepriekšējā gada beigās;*
- g) *ieguldījumiem ātrgaitas dzelzceļa tīklā iepriekšējā gadā;*
- h) *dzelzceļa tīkla garumu iepriekšējā gada beigās;*
- i) *maksu par piekļuvi sliežu ceļiem iepriekšējā gadā;*
- j) *saskaņā ar šīs direktīvas 35. pantu izveidotās darbības uzlabošanas shēmas izmantošanu;*
- k) *kompetentās valsts iestādes izdoto spēkā esošo licenču skaitu;*
- l) *Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) ieviešanas statusu;*
- m) *iepriekšējā gadā dzelzceļa tīklā notikušo starpgadījumu, negadījumu un nopietnu negadījumu skaitu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvai 2004/49/EK par drošību kopienas dzelzceļos ⁽¹⁾;*
- n) *citām atbilstīgām norisēm;*
- o) *tehniskās apkopes pakalpojumu tirgus attīstību un atvērtības līmeni.*

Nemot vērā gūto pieredzi, IV pielikumu var grozīt, lai atjauninātu dzelzceļa nozares tirgus uzraudzībai nepieciešamo informāciju, saskaņā ar 60.a pantā ~~60. pantā~~ minēto procedūru. [Gr. 65]

III NODAĻA

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU LICENCĒŠANA

1. IEDAĻA

Par licenču izdošanu atbildīgā iestāde

16. pants

Par licenču izdošanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atbildīgā iestāde

Katra dalībvalsts norīko iestādi, kas atbild par licenču izdošanu un par to saistību izpildi, kuras uzliek šī nodaļa.

Norīkotā iestāde pati nesniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un ir neatkarīga no iestādēm vai uzņēmumiem, kas tos sniedz.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. IEDAĻA

Nosacījumi licences saņemšanai

17. pants

Vispārējās prasības

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir tiesības pieteikties uz licenci dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, ja dalībvalstu vai dalībvalstu valstspiederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē, tieši vai netieši caur vienu vai vairākiem starpniekiem uzņēmumiem, ir kopumā vairāk nekā 50 % šā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, izņemot gadījumus, kad nolīgumā ar trešo valsti, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, ir noteikts citādi.
2. Dalībvalstis neizdod licences vai nepagarina to derīguma termiņu, ja nav izpildītas šīs nodaļas prasības.
3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas ievēro šajā nodaļā paredzētās prasības, ir tiesības saņemt licenci.
4. Nevienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nedrīkst sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šī nodaļa, ja vien uzņēmumam nav izdota attiecīga licence par veicamajiem pārvadājumiem.

Tomēr šāda licence pati par sevi nedod tās turētājam piekļuves tiesības dzelzceļa infrastruktūrai.

5. Komisija ~~var pieņemt~~ **pieņem** īstenošanas pasākumus, **precizējot** kārtību, kas jāievēro, **izsniedzot licences un izstrādājot vienotu veidlapu** licencēm, **saskaņā ar 2. iedaļā noteiktajām prasībām**. Šos **īstenošanas** pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar ~~63. panta 3. punktu~~ **64. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru**. [Gr. 66]

18. pants

Nosacījumi licences saņemšanai

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pirms savu darbību uzsākšanas ir jāpierāda attiecīgajām dalībvalsts iestādēm, kas izdod licences, ka tas vienmēr atbildīs 19. līdz 22. pantā uzskaitītajām prasībām attiecībā uz labu reputāciju, finanšu pietiekamību, profesionālo kompetenci un civiltiesiskās atbildības segšanu.

Minēto mērķu dēļ, katrs pieteikuma iesniedzējs sniedz visu vajadzīgo informāciju.

19. pants

Prasības par labu reputāciju

Dalībvalstis paredz nosacījumus, atbilstīgi kuriem ir ievērota prasība par labu reputāciju, lai nodrošinātu to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesniedzis pieteikumu, vai par tā vadību atbildīgās personas:

- a) nav tikušas notiesātas par smagiem noziedzīgiem nodarījumiem, ieskaitot komerciāla rakstura nodarījumus;
- b) nav tikušas pasludinātas par bankrotējušām;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- c) nav tikušas notiesātas par smagiem tādu īpašu tiesību aktu pārkāpumiem, kas piemērojami pārvadājumu nozarē;
- d) nav atzītas par vainīgām ~~nopietnā vai atkārtotā~~ **tādu** saistību neizpildē, kas noteiktas ar sociālo un darba tiesību aktiem, to skaitā tādu saistību neizpildē, kuras noteiktas ar **drošības**, darba drošības un veselības aizsardzības tiesību aktiem, kā arī ar muitas tiesībām noteikto saistību neizpildē gadījumos, kad uzņēmums vēlas veikt pārrobežu kravas pārvadājumu operācijas, kurām piemērojamas muitas procedūras. [Gr. 67]

20. pants

Prasības par finanšu pietiekamību

1. Prasības attiecībā uz finanšu pietiekamību ir izpildītas, ja pieteikuma iesniedzējs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var pierādīt, ka tas 12 mēnešus varēs izpildīt savas faktiskās un potenciālās saistības, kas nodibinātas, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem. **Iestādes, kas izdod licences, pārbauda finanšu pietiekamību, ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma gada pārskatus vai bilanci, ja uzņēmums, kas iesniedzis pieteikumu, nevar iesniegt gada pārskatus.** [Gr. 68]

2. Minēto mērķu dēļ katrs pieteikuma iesniedzējs sniedz ~~vismaz to~~ **detalizētu** informāciju ~~kas uzskaitīta V pielikumā par:~~

- a) **pieejamajiem finanšu līdzekļiem, tostarp atlikumiem bankas kontā, izsniegtajiem pārtēriņa līdzekļiem un aizdevumiem;**
- b) **līdzekļiem un aktīviem, kas pieejami kā nodrošinājums;**
- c) **apgrozāmo kapitālu;**
- d) **būtiskām izmaksām, tostarp pirkuma izmaksām par transportlīdzekļiem, zemi, ēkām, objektiem un ritošo sastāvu;**
- e) **maksājumiem saistībā ar uzņēmuma aktīviem;**
- f) **nodokļiem un sociālā nodrošinājuma iemaksām.** [Gr. 69]

3. **Iestāde, kas izdod licences, pieteikuma iesniedzēja finanses neuzskata par pietiekamām, ja uzņēmumam tā darbības dēļ ir radušies būtiski nodokļu maksājumu vai sociālās apdrošināšanas iemaksu parādi.**

4. **Iestāde, kas izdod licences, īpaši var pieprasīt uzņēmumam iesniegt revīzijas ziņojumu un attiecīgos dokumentus no bankas, valsts krājbankas, grāmatveža vai revidenta. Šajos dokumentos jābūt iekļautai informācijai par šā panta 2. punkta a) līdz f) apakšpunktā minētajiem jautājumiem.** [Gr. 71]

~~Ņemot vērā gūto pieredzi, V pielikumu var grozīt saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru.~~ [Gr. 72]

21. pants

Prasības par profesionālo kompetenci

Prasības par profesionālo kompetenci ir izpildītas gadījumos, kad pieteikumu iesniegušais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var pierādīt, ka tam ir vai būs tāda vadības struktūra, kurai ir vajadzīgās zināšanas vai pieredze, lai veiktu drošu un uzticamu licencē noteikto darbības veidu ekspluatācijas kontroli un pārraudzību. **Pieteikuma iesniegšanas brīdī uzņēmums arī pierāda, ka tam ir izsniegts drošības sertifikāts, kā norādīts Direktīvas 2004/49/EK 10. pantā.** [Gr. 73]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

22. pants

Prasības par civiltiesisko atbildību

Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes **2007. gada 23. oktobra** Regulas (EK) Nr. 1371/2007 **par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem** ⁽¹⁾ III nodaļu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jābūt pienācīgi apdrošinātam **vai jāparedz pienācīgas garantijas atbilstīgi tirgus nosacījumiem**, lai saskaņā ar attiecīgās valsts un starptautiskiem tiesību aktiem izpildītu savas saistības nelaimes gadījumos, jo īpaši attiecībā uz kravu, pastu un trešām personām. **Nodrošinātības līmeņa piemērotību var dažādot, lai ņemtu vērā pakalpojumu īpatnības, jo īpaši attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem kultūras vai kultūras mantojuma saglabāšanas mērķiem plašākai sabiedrībai paredzētā dzelzceļa tīklā.** [Gr. 140]

3. IEDAĻA

Licences derīgums

23. pants

Derīgums telpas un laika izteiksmē

1. Licence ir derīga visā Savienības teritorijā.
2. Licence ir spēkā, kamēr attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pilda šajā nodaļā paredzētās saistības. Tomēr iestāde, kas izdod licences, var paredzēt regulāru tās pārskatīšanu. Tādā gadījumā pārskatīšanu veic vismaz ik pēc pieciem gadiem.
3. Īpašus noteikumus, kas reglamentē licences apturēšanu vai atsaukšanu, var iekļaut pašā licencē.

24. pants

Pagaidu licence, apturēšana un apstiprināšana

1. Ja pastāv nopietnas šaubas par to, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kam ir izdota licence, pilda šīs nodaļas 2. un 3. iedaļas prasības un jo īpaši 18. panta prasības, iestāde, kas izdod licences, vienmēr var pārbaudīt, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums patiesi izpilda šīs prasības.

Ja iestāde, kas izdod licences, ir pārliecināta, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vairs neatbilst prasībām, tā aptur vai atsauc šā uzņēmuma licenci.

2. Ja dalībvalsts iestāde, kas izdod licences, ir pārliecināta, ka ir nopietns pamats apšaubīt tāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbilstību šīs nodaļas prasībām, kuram licenci ir izdevusi citas dalībvalsts iestāde, kas izdod licences, tā par to tūlīt informē attiecīgo iestādi.

3. Neatkarīgi no 1. punkta, ja licenci aptur vai atsauc, pamatojoties uz neatbilstību prasībai par finanšu pietiekamību, iestāde, kas izdod licences, var piešķirt pagaidu licenci līdz attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma reorganizācijas pabeigšanai, ja nav apdraudēta sniedzamo pakalpojumu drošība. Tomēr pagaidu licence ir derīga ne ilgāk kā sešus mēnešus no tās izdošanas dienas.

4. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums uz sešiem mēnešiem ir pārtraucis savu darbību vai nav to uzsācis sešos mēnešos pēc licences izdošanas, iestāde, kas izdod licences, var nolemt, ka licence no jauna jāiesniedz apstiprināšanai vai tā jāaptur.

⁽¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var lūgt noteikt garāku laika posmu darbības uzsākšanai, ņemot vērā sniedzamo pakalpojumu īpašo raksturu.

5. Ja notiek izmaiņas, kas ietekmē uzņēmuma juridisko statusu, un jo īpaši uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšanas gadījumā, iestāde, kas izdod licences, var nolemt, ka licence jāiesniedz atkārtotai apstiprināšanai. Minētais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var turpināt darbību, ja vien iestāde, kas izdod licences, neuzskata, ka ir apdraudēta drošība. Šādā gadījumā ir jāsniedz minētā lēmuma pamatojums.

6. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno būtiski mainīt vai paplašināt savu darbību, tam sava licence atkārtoti jāiesniedz pārskatīšanai iestādē, kas izdod licences.

7. Iestāde, kas izdod licenci, neļauj šo licenci paturēt tādām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, attiecībā uz kuru ir uzsākta bankrota procedūra vai līdzīga procedūra, ja šī iestāde ir pārliecināta par to, ka pieņemamā laika posmā nevar veikt pienācīgu finanšu pārstrukturēšanu.

8. Ja iestāde, kas izdod licences, izdod, pārtrauc, atsauc vai groza licenci, tad attiecīgā dalībvalsts par to uzreiz attiecīgi informē Komisiju. Komisija tūlīt informē pārējās dalībvalstis.

25. pants

Licenču izdošanas procedūra

1. Licenču izdošanas procedūras dara zināmas atklātībai attiecīgā iestādē, kas izdod licences un kas par tām informē Eiropas Dzelzceļa aģentūru.

2. Iestāde, kas izdod licences, pieņem lēmumu par licences pieteikumu iespējami īsā laikā, bet ne ilgāk kā trīs mēnešos pēc tam, kad ir iesniegta visa vajadzīgā informācija, īpaši, informācija, kas minēta V pielikumā. Iestāde, kas izdod licences, ņem vērā visu pieejamo informāciju. Lēmumu nekavējoties dara zināmu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas iesniedzis pieteikumu. Atteikumā norāda tā iemeslu.

3. Dalībvalstis nodrošina to, ka iestādes, kas izdod licences, pieņemtos lēmumus var pārskatīt tiesā.

IV NODAĻA

MAKSAS IEKASĒŠANA PAR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS IZMANTOŠANU UN DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS IEDALĪŠANA

1. IEDAĻA

Vispārējie principi

26. pants

Efektīva infrastruktūras jaudas izmantošana

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.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

27. pants

Tīkla pārskats

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, tostarp ar 55. pantā minēto regulatīvo iestādi, sagatavo un publicē tīkla pārskatu, ko var iegūt par samaksu, kas nepārsniedz šā pārskata publicēšanas izmaksas. Tīkla pārskatu publicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās, **no kurām viena ir angļu valoda**. Tīkla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa portālā. [Gr. 75]

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu. Tajā ietver **šādu** informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai un apkalpes iekārtām: ~~Tīkla pārskata saturs ir noteikts VI pielikumā.~~

a) *iedaļu, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus;*

b) *iedaļu par tarifkācijas principiem un tarifiem;*

c) *iedaļu par jaudas iedalīšanas principiem un kritērijiem. Lai tīkla pārskatā iekļautu to apkalpes iekārtu operatorus, kuras nav infrastruktūras pārvaldītāja kontrolē, tie sniedz informāciju par maksu par piekļuvi iekārtai un pakalpojumu saņemšanu un informāciju par piekļuves tehniskajiem nosacījumiem;*

d) *iedaļu ar informāciju, kas saistīta ar 25. pantā minēto licences pieteikumu un dzelzceļa drošības sertifikātiem, kuri izdoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK;*

e) *iedaļu ar informāciju par strīdu izšķiršanas un pārsūdzības procedūrām saistībā ar jautājumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un saistībā ar 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu;*

f) *iedaļu ar informāciju par piekļuvi III pielikumā minētajām apkalpes iekārtām un maksu par tām;*

g) *paraugu līgumam par pamata vienošanās noslēgšanu starp infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu saskaņā ar 42. pantu.*

Tīkla pārskatā iekļauto informāciju katru gadu atjaunina, un nodrošina, ka tā saskan ar dzelzceļa infrastruktūras reģistriem, kas publicējami atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvas 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību kopienā ⁽¹⁾ 35. pantam. Par infrastruktūru, kas netiek pienācīgi uzturēta un kuras kvalitāte samazinās, laikus ziņo tās lietotājiem.

Komisija, ņemot vērā gūto pieredzi, var grozīt un precizēt a) līdz g) apakšpunktā minēto informāciju saskaņā ar VI pielikumu, ievērojot 60. pantā minēto procedūru. [Gr. 76]

Ņemot vērā gūto pieredzi, VI pielikumu var grozīt saskaņā ar 60.a pantā minēto procedūru.

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un — vajadzības gadījumā — groza.
4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas beigu termiņa.

28. pants

Līgumi starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem

Ikviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, saskaņā ar publiskajām vai privāttiesībām slēdz nepieciešamos nolīgumus ar izmantojamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Nolīgumus reglamentējošie noteikumi ir nediskriminējoši, caurspīdīgi un atbilst šīs direktīvas noteikumiem.

2. IEDAĻA

Maksa par infrastruktūru un pakalpojumiem

29. pants

Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana

1. Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot vadības neatkarību, kas noteikta 4. pantā.

Saskaņā ar vadības neatkarības nosacījumu dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam.

Dalībvalstis nodrošina, ka maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumus publicē tīkla pārskatā.

Neskarot 4. pantā noteikto vadības neatkarību un ja šo tiesību piešķiršana var būt tieši noteikta konstitucionālajās tiesībās vismaz divus gadus pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, dalībvalsts parlamentam ir tiesības detalizēti pārbaudīt un atbilstošos gadījumos pārskatīt infrastruktūras pārvaldītāja noteikto nodevu līmeni. Ja šāda pārskatīšana tiek veikta, tajā būtu jānodrošina, ka nodevas ir saskaņā ar šo direktīvu, noteikto maksāšanas sistēmu un iekasēšanas noteikumiem. [Gr. 141/rev]

Maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai dotu iespēju piemērot efektīvas maksāšanas shēmas vilcienu pakalpojumiem, kas skar vairāk nekā vienu infrastruktūras tīklu. Infrastruktūras pārvaldītāji jo īpaši tiecas garantēt starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu optimālu konkurētspēju un nodrošināt efektīvu dzelzceļa tīklu izmantošanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka to infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par maksām ietekmē citas infrastruktūras, sadarbojas ar mērķi starptautiskā mērogā **kopīgi** koordinēt maksas iekasēšanu vai iekasēt maksu par attiecīgās infrastruktūras lietošanu. [Gr. 77]

3. Izņemot gadījumus, kad tiek veikti īpaši pasākumi saskaņā ar 32. panta 2. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka izmantojamās maksāšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā šo pārvaldītāju tīklā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

4. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka maksāšanas shēmas piemērošanas iznākums ir līdzvērtīgs un nediskriminējošs 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.

5. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro pretendentu sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

30. pants

Infrastruktūras izmaksas un to uzskaitē

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

2. Dalībvalstis nodrošina, ka 1. punktu īsteno ar tādām līgumsaistībām starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, kas aptver vismaz ~~piecu~~ **septiņu** gadu ilgu laika posmu un paredz valsts finansējumu.

3. Par līguma noteikumiem un infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru vienojas iepriekš, aptverot visu līguma darbības laiku.

Šādu līgumu pamatprincipi un parametri ir noteikti VII pielikumā, ~~ko, ņemot vērā gūto pieredzi, var grozīt saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru.~~

Dalībvalstis apspriežas ar ieinteresētajām aprindām vismaz vienu mēnesi pirms līguma parakstīšanas un publicē to viena mēneša laikā pēc tā noslēgšanas.

Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka tā komercdarbības plāns atbilst līgumiskās vienošanās noteikumiem.

~~55. pantā minētā regulatīvā iestāde vismaz vienu mēnesi pirms līguma parakstīšanas novērtē vidējā un ilgtermiņā paredzēto infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu piemērotību to darbības mērķu sasniegšanai, par kuriem panākta vienošanās.~~

~~Ja kompetentā iestāde vēlas atkāpties no šiem ieteikumiem, tās sniedz pamatojumu regulatīvajai iestādei. [Gr. 78]~~

4. Infrastruktūras pārvaldītāji izveido un uztur to pārvaldīto aktīvu reģistru, kurā ietver aktīvu pašreizējo novērtējumu, kā arī ziņas par izdevumiem infrastruktūras atjaunošanai un modernizācijai.

5. Infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes iekārtu operators izstrādā metodi izmaksu sadalījumam pa dažādiem pakalpojumiem, ko piedāvā saskaņā ar III pielikumu, un pa dzelzceļa transportlīdzekļu veidiem, pamatojoties uz vislabāko iespējamo izpratni par izmaksu cēloņiem un 31. pantā minētajiem maksas iekasēšanas principiem. Dalībvalstis var prasīt tās iepriekšēju apstiprināšanu. Šo metodi laiku pa laikam aktualizē, lai tā atbilstu vislabākajai starptautiskajai praksei.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

31. pants

Maksas iekasēšanas principi

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

2. Dalībvalstis prasa, lai infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes iekārtu operators regulatīvajai iestādei sniegtu visu vajadzīgo informāciju par iekasēto maksu. Šajā sakarā infrastruktūras pārvaldītājam un apkalpes iekārtu operatoram jāspēj katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam demonstrēt, ka maksa par infrastruktūru un pakalpojumiem, kas faktiski aprēķināta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, ievērojot 30. līdz 37. pantu, ir aprēķināta atbilstīgi metodoloģijai, noteikumiem un, attiecīgā gadījumā, ierobežojumiem, kas izklāstīti tīkla pārskatā.

3. Neskarot šā panta 4. vai 5. punktu vai 32. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus saskaņā ar VIII pielikuma 1. punktu.

Ņemot vērā gūto pieredzi, VIII pielikuma 1. punktu var grozīt saskaņā ar ~~60. pantā~~ **60.a pantā** minēto procedūru.

4. Infrastruktūras maksā var ietvert maksājumu, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību kādā skaidri nosakāmā infrastruktūras daļā pārslogotības laika posmos.

5. ~~Ja ar Savienības tiesību aktiem ir atļauts iekasēt maksu par trokšņa ietekmi autotransporta kravas pārvadājumos, Infrastruktūras maksas modifīcē, lai ņemtu vērā vilciena ekspluatācijas izraisītā trokšņa ietekmi saskaņā ar VIII pielikuma 2. punktu. Šīs izmaiņas maksā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ļauj kompensēt ieguldījumus, kas veikti, lai modernizētu dzelzceļa transportlīdzekļus un nodrošinātu bremzēšanu ar nelielu troksni atbilstoši ekonomiski visizdevīgākajiem nosacījumiem. Dalībvalstis nodrošina, ka šādu diferencētu maksu ieviešana nerada negatīvu ietekmi uz infrastruktūras pārvaldītāja finansiālo līdzsvaru.~~

Ņemot vērā gūto pieredzi, VIII pielikuma 2. punktu var grozīt saskaņā ar ~~60. pantā~~ **60.a pantā** minēto procedūru, lai it sevišķi precizētu infrastruktūras maksas diferencēšanas elementus, **ja tādējādi netiek izkropļota konkurence dzelzceļa pārvadājumu nozarē vai konkurence ar autotransporta nozari, kaitējot dzelzceļa pārvadājumiem.**

Infrastruktūras maksas lielumu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, kas radušās citas vilcieni satiksmes izraisītās ietekmes uz vidi dēļ, kas nav minēta VIII pielikuma 2. punktā. Jebkuras šādas izmaiņas, kas var nodrošināt to ārējo izmaksu internalizāciju, kuras rada vilcieni satiksmes rezultātā emitētās gaisu piesārņošās vielas, diferencē atbilstīgi izraisītās ietekmes apjomam.

Citu vides aizsardzības izmaksu iekasēšanu, kas rada kopējo ieņēmumu pieaugumu, kuru uzkrāj infrastruktūras pārvaldītājs, tomēr atļauj tikai tad, ja šāda maksa autotransporta kravas pārvadājumos ir ~~atļauta ar noteikta~~ Savienības tiesību aktiem. **Ja šīs vides aizsardzības maksas piemērošana autotransporta kravas pārvadājumos nav atļauta ar Savienības tiesību aktiem, šādas izmaiņas nedrīkst mainīt infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu kopējo apjomu.**

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Ja vides aizsardzības maksas piemērošana rada papildu ieņēmumus, tad dalībvalstis lemj, kā izmantot šos ieņēmumus **pārvadājumu sistēmu labā**. Attiecīgās iestādes uzglabā informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu iespēju izsekot vides aizsardzības maksas izcelsmei un tās izlietojumam. Dalībvalstis regulāri šo informāciju sniedz Komisijai. [Gr. 79]

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 laika posmiem. Infrastruktūras maksas relatīvo lielumu tomēr saista ar izmaksām, kas attiecināmas uz konkrētajiem pakalpojumiem.

7. Šis pants neaptver to pakalpojumu sniegšanu, kas minēti III pielikuma 2. punktā. Par šādiem pakalpojumiem noteiktā maksa jebkurā gadījumā nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

8. Ja pakalpojumus, kas uzskaitīti III pielikuma 3. un 4. punktā, kā papildpakalpojumus piedāvā tikai viens piegādātājs, tad maksa, ko piemēro par šādu pakalpojumu, nepārsniedz tā sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

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

10. III pielikuma 2., 3. un 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanas iekārtas operators sniedz infrastruktūras pārvaldītājam informāciju par izmaksām, kas ietverama tīkla pārskatā saskaņā ar 27. pantu.

32. pants

Izņēmumi no principiem attiecībā uz maksu

1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var **pilnvarot infrastruktūras pārvaldītāju** piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu, ~~jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā~~ **dzelzceļa nozares** konkurētspēju. 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.

Pirms tiek apstiprināta šāda uzcenojuma piemērošana, dalībvalsts nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs novērtē tā atbilstību konkrētajam tirgus segmentam. Infrastruktūras pārvaldītāju noteikto tirgus segmentu sarakstā ietver vismaz trīs šādus segmentus: kravu pārvadājumu pakalpojumi, pasažieru pārvadājumi saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu un citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi. Infrastruktūras pārvaldītāji var iedalīt tirgus segmentus sīkāk.

Nosaka arī tirgus segmentus, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi patlaban nedarbojas, bet var sniegt pakalpojumus maksas iekasēšanas sistēmas derīguma termiņa laikā. Infrastruktūras pārvaldītāji maksas iekasēšanas sistēmā neiekļauj uzcenojumu attiecībā uz minētajiem tirgus segmentiem.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Tirgus segmentu sarakstu publicē tīkla pārskatā un to pārskata vismaz reizi piecos gados.

~~Šis Papildu tirgus daļas segmentus nosaka saskaņā ar VIII pielikuma 3. punktu, norādītajiem kritērijiem, ja saņemta regulatīvās iestādes iepriekšēja piekrišana. Tirgus daļām, kurās satiksme nenotiek, maksas iekasēšanas sistēmā neietver uzņemjumus.~~

~~Nemot vērā gūto pieredzi, VIII pielikuma 3. punktu var grozīt saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru.~~

1.a Lai pilnībā segtu radušās izmaksas, infrastruktūras pārvaldītājs attiecībā uz preču pārvadājumiem no un uz trešām valstīm var noteikt lielāku maksu par pakalpojumiem, kurus sniedz tīklā ar sliežu platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa sliežu platuma Savienībā.

2. Attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem nākotnē, vai konkrētiem ieguldījumu projektiem, kas ir pabeigti pēc 1988. gada, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz šādu projektu ilgtermiņa izmaksām, ja tie palielina efektivitāti vai izmaksu lietderību, vai abus, 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. Vilcieniem, kas aprīkoti ar ETCS un kas brauc līnijās, kuras aprīkotas ar valsts vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas sistēmām, piešķir infrastruktūras maksas pagaidu samazinājumu saskaņā ar VIII pielikuma 5. punktu. ***Infrastruktūras pārvaldītājs spēj nodrošināt, ka šāda samazinājuma dēļ netiek zaudēti ieņēmumi. Šo samazinājumu kompensē, iekasējot augstākas maksas par vilcieniem, kas izmanto tās pašas dzelzceļa līnijas, bet nav aprīkoti ar ETCS.***

Nemot vērā gūto pieredzi, VIII pielikuma 5. punktu var grozīt saskaņā ar ~~60. pantā~~ ***60.a pantā*** minēto procedūru, ***lai vēl vairāk veicinātu ERTMS izmantošanu.***

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

5. Ja infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus 1. punktā minētās maksas iekasēšanas sistēmas elementus, tam tie jā dara zināmi atklātībai vismaz trīs mēnešus pirms 27. panta 4. punktā noteiktā tīkla pārskata publicēšanas termiņa.

Ja tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, dalībvalstis var izlemt publicēt maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumus, ko īpaši piemēro starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem no un uz trešām valstīm, kurus veic tīklā, kura sliežu platums atšķiras no Savienības galvenā tīkla sliežu platuma, un to dara ar citiem instrumentiem un termiņiem, kas atšķiras no 29. panta 1. punktā noteiktajiem. [Gr. 80]

33. pants

Atlaides

1. Neskarot LESD 101., 102., 106. un 107. pantu un neatkarīgi no šīs direktīvas 31. panta 3. punktā noteiktā tiešo izmaksu principa, visām atlaidēm no tās maksas, ko par jebkādiem pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piemēro infrastruktūras pārvaldītājs, jāatbilst šajā pantā izklāstītajiem kritērijiem.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

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 laika posmā, 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. Atlaižu sistēmas bez diskriminācijas piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

34. 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 dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas saņem kompensāciju, 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 shēma ir saderīga ar LESD 93., 107. un 108. pantu.

35. pants

Darbības uzlabošanas shēma

1. Ar infrastruktūras maksas shēmām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļu tīkla darbībā, izmantojot darbības uzlabošanas shēmu. 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, kas uzskaitīti VIII pielikuma 4. punktā,~~ **pamatprincipos iekļauj turpmāk minētos elementus un tos piemēro visā tīklā:**

- a) *lai panāktu pakalpojumu kvalitātes saskaņoto līmeni un neapdraudētu pakalpojumu ekonomisko dzīvotspēju, infrastruktūras pārvaldītājs pēc regulatīvās iestādes apstiprinājuma ar pretendentiem vienojas par darbības uzlabošanas shēmas galvenajiem parametriem, jo sevišķi kavējumu izmaksām, un to maksājumu robežvērtībām, kas saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu maksājami par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atsevišķu vilcienu braucieniem un par visu uzņēmuma vilcienu braucieniem noteiktā laika posmā;*

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- b) *infrastruktūras pārvaldītājs vismaz piecas dienas pirms vilciena brauciena paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem grafiku, pamatojoties uz kuru tiks aprēķināti kavējumi;*
- c) *neskarot pastāvošās pārsūdzības procedūras un 50. panta noteikumus, darbības uzlabošanas shēmu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai ātri atrisinātu šādas domstarpības. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darba dienu laikā;*
- d) *reizi gadā infrastruktūras pārvaldītājs publicē gada vidējo pakalpojumu kvalitātes līmeni, ko sasnieguši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, pamatojoties uz galvenajiem rādītājiem, par kuriem panākta vienošanās darbības uzlabošanas shēmā.*

Ņemot vērā gūto pieredzi, VIII pielikuma 4. punktu, **kurā ietverti vēl citi ar darbības uzlabošanas shēmu saistīti elementi**, var grozīt saskaņā ar ~~60. pantā~~ **60.a pantā** minēto procedūru. [Gr. 82]

36. pants

Maksa par rezervēšanu

Infrastruktūras pārvaldītāji var piedzīt attiecīgu maksu par jaudu, kas ir iedalīta, taču netiek izmantota. Šī maksa stimulē efektīvu jaudas izmantošanu. Ja uz vilcienu ~~ceļu, ceļiem, kas iedalāms iedalāmi~~, izstrādājot ikgadējo kustības grafiku, ir ~~vairāki pretendenti, iekasē divu vai vairāku pretendentu pieteikumi, kas pārklājas~~, maksu par rezervēšanu **iekasē no pretendenta, kuram tika iedalīts viss vilcienu ceļš vai daļa no tā, bet kas netika izmantots.** [Gr. 83]

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

37. pants

Sadarbība saistībā ar maksas iekasēšanas sistēmām vairākos tīklos

Dalībvalstis nodrošina infrastruktūras pārvaldītāju sadarbību, kuras mērķis ir dot iespēju iekasēt 32. pantā minētos uzcenojumus un efektīvi piemērot 35. pantā minētās darbības uzlabošanas shēmas, ja satiksme notiek vairākos tīklos. Lai optimizētu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēju, infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā piemērotu procedūru, ņemot vērā šajā direktīvā izklāstītos noteikumus.

3. IEDAĻA

Infrastruktūras jaudas iedalīšana

38. pants

Ar jaudu saistītās tiesības

1. Infrastruktūras jaudu iedala infrastruktūras pārvaldītājs. Pēc iedalīšanas pretendents jaudas saņemējs to nenodod 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.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

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

Infrastrukturā pārvaldītājs un pretendents var noslēgt pamata vienošanos, kā izklāstīts 42. pantā, par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu laika posmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

3. Infrastrukturā pārvaldītāju un pretendentu attiecīgās tiesības un pienākumus, kas attiecas uz jebkādu jaudas iedalīšanu, nosaka līgumos vai dalībvalstu tiesību aktos.

4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai veiktu starptautisku pasažieru pārvadājumu, kā tas definēts 2. pantā, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes. Lai varētu novērtēt, vai starptautiskā pakalpojuma mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, un kāda ir iespējamā ekonomiskā ietekme uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai tiktu informēta jebkura kompetentā iestāde, kas piešķirusi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attiecīgajā maršrutā, kas noteikts sabiedriskā pakalpojuma līgumā, jebkura cita ieinteresēta kompetenta iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 9. panta 3. punktu, un jebkurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno sabiedriskā pakalpojuma līgumu šajā starptautiskā pasažieru pārvadājuma maršrutā.

39. pants

Jaudas iedalīšana

1. Dalībvalstis var noteikt vispārīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas principus, ja ir ievērots 4. pantā noteiktais nosacījums par vadības neatkarību. Ir jāparedz konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi. Infrastrukturā pārvaldītājs veic jaudas iedalīšanu. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu iedala taisnīgi un bez diskriminācijas, un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

2. Infrastrukturā pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

40. pants

Sadarbība, piešķirot infrastruktūras jaudu vairākos tīklos

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai būtu iespējama efektīva tādas infrastruktūras jaudas radīšana un iedalīšana, kas attiecas uz vairākiem tīkliem, tostarp sadarbība notiek saskaņā ar 42. pantā minēto pamata vienošanos. Infrastrukturā pārvaldītāji iedibina attiecīgas procedūras, ņemot vērā šajā direktīvā izklāstītos noteikumus, un attiecīgi organizē starptautiskos vilcienu ceļus.

Dalībvalstis nodrošina, ka to infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par jaudas iedalīšanu ietekmē citus infrastruktūras pārvaldītājus, veido apvienības, lai koordinētu vai veiktu visas attiecīgās infrastruktūras jaudas piešķiršanu starptautiskā līmenī, neskarot Savienības tiesību aktos ietvertos konkrētos noteikumus par tīkliem, kas orientēti uz dzelzceļa kravas pārvadājumiem. **Sadarbībā iesaistītie pārstāvji nodrošina, ka dalība tajā, darbības metodes un visi attiecīgie kritēriji, kurus izmanto infrastruktūras jaudas novērtēšanai un iedalīšanai, ir publiski pieejami.** Šajās procedūrās var tikt iesaistīti attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji no trešām valstīm. [Gr. 85]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Komisiju un pārstāvjus no regulatīvajām iestādēm, kuras sadarbojas saskaņā ar 57. pantu, informē par visām sanāksmēm, kurās izstrādā infrastruktūras jaudas iedalīšanas kopīgos principus kopīgajiem principiem un praksi, un uzaicina piedalīties šajās sanāksmēs novērotāju statusā. Ja izmanto uz informācijas tehnoloģijām pamatotas iedalīšanas sistēmas, regulatīvās iestādes no šīm sistēmām saņem pietiekamu informāciju, kas ļauj tām veikt regulatīvo uzraudzību saskaņā ar 56. panta noteikumiem.

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

4. 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.

5. Sadarbojoties, kā minēts 1. punktā, infrastruktūras pārvaldītāji novērtē vajadzību un var attiecīgā gadījumā ierosināt un organizēt starptautiskus vilcienu ceļus, lai veicinātu kravas pārvadājumus, kas ir *ad hoc* pieprasījuma priekšmets, kā minēts 48. pantā.

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

41. pants

Pretendenti

1. Infrastruktūras jaudas pieprasījumus var iesniegt pretendenti. ~~— kā tie noteikti šajā direktīvā. Lai izmantotu šādu infrastruktūras jaudu, pretendenti norīko dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu slēgt nolīgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju saskaņā ar 28. pantu.~~ [Gr. 84]

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pretendentiem var noteikt prasības, lai pārliecinātos, ka tā likumīgi sagaidāmie ienākumi nākotnē un infrastruktūras lietošana ir nodrošināta. Šīs 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.

3. ~~Komisija var pieņemt īstenošanas pasākumus, detalizēti nosakot~~ **Detalizēti noteiktos** kritērijus, kas jāievēro, piemērojot 2. punktu, **var grozīt, ņemot vērā gūto pieredzi saskaņā ar 60.a pantā minēto procedūru.** ~~Šos pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem, pieņem kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar 63. panta 3. punktu.~~ [Gr. 87]

42. pants

Pamata vienošanās

1. Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs un pretendents var noslēgt pamata vienošanos. Šī pamata vienošanās konkrētizē pretendenta pieprasītās un tam piedāvātās infrastruktūras jaudas raksturlielumus laika posmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu. Pamata vienošanās detalizēti neraksturo vilcienu ceļu, bet tā ir tāda, kas apmierina pretendenta likumīgās komerciālās vajadzības. Dalībvalsts var prasīt, lai šo pamata vienošanos vispirms apstiprinātu regulatīvā iestāde, kas minēta šīs direktīvas 55. pantā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Pamata vienošanās nav 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 vienošanās parasti slēdz uz pieciem gadiem, un tās var ikreiz atjaunot uz laika posmu, kas vienāds ar sākotnējo. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laika posmam. Jebkuru laika posmu, kas ir ilgāks par pieciem gadiem, pamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.
 6. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 49. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgi lieli un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pretendents pienācīgi pamato, pamata vienošanos var slēgt uz 15 gadiem. Laika posms, kas ilgāks par 15 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, piemēram, liela mēroga ilgtermiņa ieguldījuma gadījumā, un jo īpaši, ja uz šo ieguldījumu attiecas līgumsaistības, tostarp daudzgadu amortizācijas plāns.
- Šādā īpašā gadījumā pamata vienošanās var sīki noteikt jaudas raksturlielumus, kas pretendenta jānodrošina pamata vienošanās darbības laikā. Šie raksturlielumi var ietvert arī biežumu, apjomu un vilcienu ceļu kvalitāti. Infrastruktūras pārvaldītājs var samazināt rezervēto jaudu, kas vismaz vienu mēnesi ir tikusi izmantota mazāk par 52. pantā paredzēto robežkvotu.
- Sākot no 2010. gada 1. janvāra, var noslēgt sākotnēju pamata vienošanos uz 5 gadiem, ko var atjaunot vienu reizi, pamatojoties uz jaudas raksturlielumiem, kurus izmanto pretendenti, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus pirms 2010. gada 1. janvāra, lai ņemtu vērā specializētus ieguldījumus vai komerciālu līgumu esamību. 55. pantā minētā regulatīvā iestāde ir atbildīga par atļaujas sniegšanu, lai šāda vienošanās stātos spēkā.
7. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkuras pamata vienošanās vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētai pusei.

43. pants

Iedalīšanas grafiks

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

Ņemot vērā gūto pieredzi, IX pielikumu var grozīt saskaņā ar **60.a pantā** minēto procedūru pārskata.

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 **un ja tas tiek pienācīgi pamatots. [Gr. 88]**

44. pants

Piemērošana

1. Pretendenti saskaņā ar publiskajām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru par maksu, kā paredzēts IV nodaļas 2 iedaļā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Iesniedzot pieprasījumus attiecībā uz parasto kustības grafiku, ievēro IX pielikumā norādītos termiņus.
3. Pretendents, kas ir noslēdzis pamata vienošanos, savu pieprasījumu iesniedz saskaņā ar minēto vienošanos.
4. Pretendenti pieprasa 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, piemēram, vienas pieturas aģentūrā dzelzceļa koridoriem.

45. 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 47. un 49. 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, un citas puses, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikā.
4. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc pieprasījuma, pieņemamā laika posmā un savlaicīgi, lai varētu veikt 46. pantā minēto koordinēšanu, pretendentiem pārskatīšanai rakstiski bez maksas dara pieejamu šādu informāciju:
 - a) visu citu pretendentu pieprasītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos;
 - b) visiem citiem pretendentiem iedalītie vilcienu ceļi un neapmierinātie visu citu pretendentu pieprasījumi pēc vilcienu ceļiem tajos pašos maršrutos;
 - c) visiem citiem pretendentiem iedalītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos iepriekšējā kustības grafika termiņā;
 - d) atlikusī jauda, kas pieejama attiecīgajos maršrutos;
 - e) pilnīga informācija par kritērijiem, kas izmantoti jaudas iedalīšanas procesā.
5. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

46. pants

Koordinēšana

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs 45. pantā minētās kustības grafika plānošanas laikā sastopas ar pretrunīgiem pieprasījumiem, tad tas, 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 norāda 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. Neskarot pastāvošās apelācijas procedūras un 56. pantu, infrastruktūras jaudas iedalīšanu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu šādas domstarpības. Šo sistēmu norāda tīkla pārskatā. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darba dienu laikā.

47. 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 gaidāma jaudas nepietiekamība.
2. Ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic 50. pantā paredzēto jaudas analīzi, ja vien jau netiek īstenots 51. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns.
3. Ja nav piemērota maksa saskaņā ar 31. 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 — **īpaši starptautisko pārvadājumu** — attīstību, dalībvalstis var veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nediskriminējošos apstākļos nodrošinātu, ka šādiem pakalpojumiem dod priekšroku, iedalot infrastruktūras jaudu. [Gr. 89]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

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

Šie pasākumi un kompensācijas ietver to šā izņēmuma seku ievērošanu, kuras rodas citās dalībvalstīs.

5. ~~Neskarot~~ Prioritārās secības kritērijus, pienācīgi izvērtē **kritērijos ietver** kravu pārvadājumu **pakalpojumu** un jo īpaši starptautisko kravu pārvadājumu ~~pakalpojumu nozīmīgumu~~ **pakalpojumus**. [Gr. 90]

6. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamās kritērijas norāda tīkla pārskatā.

48. 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 neizmantoto 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.

49. pants

Specializētā infrastruktūra

1. Neskarot 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 LESD 101., 102. un 106. 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.

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

50. 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 pārslogotības iemeslus un pasākumus, ko varētu veikt, lai mazinātu pārslogotību īsā un vidējā ilgā laika posmā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

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.

51. 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) pārslogotības 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 darbības, kas jāveic, lai palielinātu infrastruktūras jaudu, un iekļauj īstenošanas pasākumu grafiku.

Plānam var būt iepriekš jāsaņem dalībvalsts apstiprinājums. Direktīvas 55. pantā minētā regulatīvā iestāde ~~var sniegt atzinumu par to, vai plānā norādītās darbības ir piemērotas~~ **uzrauga apspriešanās procesu, lai nodrošinātu, ka tas tiek veikts bez diskriminācijas.** [Gr. 91]

Ja ir pārslogots Eiropas tīkls vai vilcienu ceļš, kam ir būtiska ietekme uz vienu vai vairākiem Eiropas tīkliem, 57. pantā noteiktais regulatīvo iestāžu tīkls var sniegt atzinumu par to, vai plānā norādītās darbības ir piemērotas. [Gr. 92]

3. Infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc iekasēt jebkādu maksu attiecīgajai infrastruktūrai saskaņā ar 31. panta 4. punktu, ja:

- a) nav izstrādāts jaudas palielināšanas plāns; vai
- b) netiek pildītas jaudas palielināšanas plānā ietvertās darbības.

Tomēr infrastruktūras pārvaldītājs ar 55. 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

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

b) pieejamās iespējas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

52. pants

Vilcienu ceļu izmantošana

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

2. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā, jo īpaši, 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.

53. pants

Infrastruktūras jauda apkopes darbiem

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

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

3. Infrastruktūras pārvaldītājs ~~savlaicīgi~~ **vismaz nedēļu iepriekš** informē ieinteresētās personas par neplānotu apkopes darbu **uzsākšanu**. [Gr. 93]

54. pants

Traucējumu gadījumā veicamie īpašie pasākumi

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

1.a Infrastruktūru pārvaldītājiem ir sagatavoti rīcības plāni rīcībai avārijā vai tehnisku kļūmju gadījumos. [Gr. 94]

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

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

3. ~~Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistītos drošības standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un kontrolē, kas attiecas uz uzņēmumu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem. Izņemot nepārvaramas varas gadījumus, tostarp steidzamus un neparedzētus darbus drošības apdraudējuma situācijā, kravu pārvadājumam iedalīto vilcienu ceļu saskaņā ar šo pantu nedrīkst atcelt mazāk nekā divus mēnešus pirms attiecīgā kustības grafikā paredzētā kustības laika, ja attiecīgais pretendents nedod savu piekrišanu tādai atcelšanai. Šādos gadījumos attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs cenšas pretendētā ieteikt līdzvērtīgas kvalitātes un drošuma vilciena ceļu, kuru pretendents ir tiesīgs pieņemt vai noraidīt. Ja pretendents piedāvāto vilcienu ceļu noraida, tam ir tiesības vismaz uz atbilstošās maksas atlīdzināšanu.~~ [Gr. 95]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

4. IEDAĻA

Regulatīvā iestāde

55. pants

Regulatīvā iestāde **Valstu regulatīvās iestādes**

1. Katra dalībvalsts izveido vienu valsts regulatīvo iestādi dzelzceļa nozarē. Šī iestāde ir atsevišķa institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas valsts iestādes. Tā arī 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. Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanā. **Regulatīvajai iestādei ir nepieciešamās organizatoriskās spējas cilvēkkapitāla un materiālo resursu ziņā, kas atbilst dalībvalsts dzelzceļa nozares darbības līmenim, tostarp satiksmes lielumam, un valsts tīkla apjomam, lai pildītu 56. pantā uzticētos pienākumus.**

2. Dalībvalstis var izveidot regulatīvās iestādes, kuru kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja šīs integrētās regulatīvās iestādes atbilst 1. punktā izklāstītajām prasībām par neatkarību.

3. Dzelzceļa nozares regulatīvās iestādes priekšsēdētāju un padomes locekļus **valsts vai cits kompetentais parlaments** ieceļ uz noteiktu un atjaunojamu termiņu atbilstīgi skaidriem noteikumiem, kas garantē neatkarību. Tos izvēlas no personām, kurām **ir vajadzīgās zināšanas un pieredze dzelzceļa nozares regulēšanas jomā vai arī vajadzīgās zināšanas un pieredze kādas citas nozares regulēšanā, un vēlams no personām, kurām** nav bijis profesionāls amats vai atbildība, intereses vai uzņēmējdarbības attiecības tieši vai netieši saistībā ar regulētajiem uzņēmumiem vai organizācijām **divu gadu laikā vai ilgākā periodā, kas noteikts valsts tiesību aktos** pirms šo personu iecelšanas, kā arī to pilnvaru laikā. **Šīs personas to skaidri apliecina atbilstošā interešu deklarācijā.** Pēc tam ne mazāk kā **divus gadus vai ilgākā periodā, kas noteikts valsts tiesību aktos**, tiem nav profesionāla amata vai atbildības, interešu vai uzņēmējdarbības attiecību ar nevienu no regulētajiem uzņēmumiem vai struktūrām. Tiem ir visas tiesības pieņemt darbā un vadīt regulatīvās iestādes personālu. **Tie darbojas pilnīgai neatkarīgi un tos nekādos apstākļos nevar ietekmēt valdības vai kāda privāta vai publiska uzņēmuma norādījumi.** [Gr. 96]

56. pants

Regulatīvās iestādes **Valstu regulatīvo iestāžu** funkcijas

1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pretendents 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 pārvaldījumu uzņēmums, vai apkalpes iekārtas operators par:

- a) tīkla pārskatu;
- b) tajā izklāstītajiem 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;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

f) piekļuves kārtībai saskaņā ar 10., 11. un 12. pantu;

g) pakalpojumu pieejamību un maksu par tiem saskaņā ar 13. pantu;

ga) lēmumiem saistībā ar licences izdošanu gadījumos, kad regulatīvā iestāde nav iestāde, kas izdod licences saskaņā ar 16. pantu.

1.a Regulatīvā iestāde var rīkoties pēc savas iniciatīvas un tai ir jāpieņem lēmums saistībā ar sūdzībām, lai ilgākais viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas stāvokli uzlabotu. 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.

Komisija pēc savas iniciatīvas pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti noteikumi saistībā ar regulatīvo iestāžu pilnvarām un to lēmumu pieņemšanas termiņiem saskaņā ar procedūru, kas minēta 64. panta 2. punktā.

2. Regulatīvajai iestādei arī ir pilnvaras novērot konkurenci **un apturēt diskriminējošu un tirgu kropļojošu notikumu attīstību** dzelzceļa pakalpojumu tirgos un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pretendentu diskrimināciju pārskatīt 1. punkta a) līdz **ga) apakšpunktu, tostarp īstenojot atbilstīgus korektīvus pasākumus**. Tā jo īpaši pārbauda, vai tikla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas klauzulas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pretendentu diskriminēšanai. Regulatīvajai iestādei ir organizatoriskās spējas, kas vajadzīgas šo uzdevumu veikšanai. **Šādā nolūkā regulatīvā iestāde arī cieši sadarbojas ar valsts drošības iestādi, kas atbildīga par savietojamības komponentu izmantošanas atbilstības vai piemērotības novērtēšanu vai par apakšsistēmu pārbaudei paredzētās „EK” procedūras novērtēšanu saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK. Pēc pretendentu pieprasījuma saistībā ar valsts drošības iestādes procedūrām, kas var ietekmēt piekļuvi tirgum, valsts drošības iestāde informē regulatīvo iestādi par attiecīgajiem procedūras aspektiem. Regulatīvā iestāde sniedz ieteikumus. Ja valsts drošības iestāde vēlas atkāpties no šiem ieteikumiem, tās sniedz pamatojumu regulatīvajai iestādei.**

3. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas 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 nodaļas prasības.

3.a Regulatīvā iestāde pārbauda, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedība atbilst 6. panta noteikumiem par grāmatvedības nošķiršanu.

3.b Ja to paredz valsts tiesību akti, regulatīvā iestāde saskaņā ar 10. panta 2. punktu nosaka, vai pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, un saskaņā ar 11. panta 2. punktu — to, vai, sniedzot 10. pantā minētos pakalpojumus no izbraukšanas vietas līdz galamērķim, ja par pakalpojumu sniegšanu šajā distancē ir noslēgts viens vai vairāki sabiedriskā pakalpojuma līgumi, tiek izjaukts sabiedriskā pakalpojuma līguma ekonomiskais līdzsvars.

3.c Regulatīvā iestāde paziņo Komisijai par ikvienu sūdzību, kas attiecināma uz regulatīvās iestādes lēmumu saistībā ar 1. līdz 3.b punktu. Komisija divu nedēļu laikā pēc sūdzības saņemšanas, ja nepieciešams, prasa izdarīt izmaiņas attiecīgajā lēmumā, lai nodrošinātu tā atbilstību Savienības tiesību aktiem. Regulatīvā iestāde groza savu lēmumu, ņemot vērā Komisijas prasītās izmaiņas.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3.d Regulatīvā iestāde vismaz reizi gadā apspriežas ar dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, lai ņemtu vērā viņu viedokli par dzelzceļa tirgu, tostarp par pakalpojumu sniegšanu, infrastruktūras maksu, dzelzceļa pakalpojumu cenu lielumu un pārredzamību.

4. Regulatīvajai iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pretendentiem un jebkuras iesaistītās trešās puses attiecīgajā dalībvalstī. Pieprasītā informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp soda naudām, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā iestāde pieprasa saistībā ar tās pārsūdzības funkciju un tās konkurences novērošanas funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

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. Attiecīgā gadījumā tā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu nevēlamas tendences šajos tirgos, it sevišķi atsaucoties uz 1. punkta **a) līdz g) apakšpunktu**.

Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām pusēm, uz ko lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas administratīvas instances kontrolei. Regulatīvajai iestādei jābūt iespējai ar piemērotām sankcijām, tostarp soda naudām, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

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 nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja tiesa, kas izskata apelāciju, nolēm, ka regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku kaitējumu.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvā iestāde publicē informāciju par domstarpību risināšanas un apelācijas procedūrām, kas saistītas ar infrastruktūras pārvaldītāju un III pielikumā uzskaitīto pakalpojumu sniedzēju lēmumiem.

8. Regulatīvajai iestādei jābūt pilnvarām veikt infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības nošķiršanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji un visi uzņēmumi vai citas organizācijas, kas veic vai integrē dažādu veidu dzelzceļa pārvadājumus vai infrastruktūras pārvaldību, kā minēts 6. panta 1. un 2. punktā, sniedz sīki izstrādātus regulatīvos pārskatus regulatīvajai iestādei, lai tā varētu veikt dažādus tās uzdevumus. Šajos regulatīvajos pārskatos jāietver vismaz X pielikumā izklāstītie informācijas elementi. Regulatīvā iestāde no šiem pārskatiem var arī izdarīt secinājumus par jautājumiem saistībā ar valsts atbalstu, un par šiem secinājumiem tā ziņo iestādēm, kas atbild par minēto jautājumu risināšanu.

Ņemot vērā gūto pieredzi, X pielikumu var grozīt saskaņā ar **60.a pantā** minēto procedūru.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

56.a pants

Valsts regulatīvo iestāžu pilnvaras

1. Lai varētu pildīt 56. pantā uzskaitītos uzdevumus, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras:
 - a) ar piemērotām sankcijām, tostarp soda naudām, nodrošināt tās lēmumu izpildi. Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām pusēm, uz ko lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas valsts administratīvas iestādes kontrolei;
 - b) prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pretendentiem un jebkuras iesaistītās trešās puses attiecīgajā dalībvalstī un panākt šādu pieprasījumu izpildi, piemērojot sankcijas, tostarp soda naudas. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā iestāde pieprasa saistībā ar tās pārsūdzības funkciju un konkurences novērošanas funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus. Pieprasītā informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās;
 - c) veikt infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības nošķiršanu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšana tiesā. Pārsūdzībai nav atliekoša efekta attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu.
3. Konflikta gadījumā par regulatīvo iestāžu lēmumiem attiecībā uz pārrobežu kravu pārvadājumiem attiecīgās puses var vērsties Komisijā, lai viena mēneša laikā pēc pārsūdzības iesnieguma saņemšanas iegūtu saistošu lēmumu par attiecīgo lēmumu atbilstību Savienības tiesību aktiem.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi tiek publicēti.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji un visi uzņēmumi vai citas organizācijas, kas veic dažādu veidu dzelzceļa pārvadājumus vai infrastruktūras pārvaldību, tostarp apkāpes iekārtu operatori, kā minēts 6. pantā, sniedz regulatīvajai iestādei sīki izstrādātus regulatīvos pārskatus, lai tā varētu veikt dažādus uzdevumus. Šajos regulatīvajos pārskatos jāietver vismaz X pielikumā izklāstītie elementi. Regulatīvā iestāde no šiem pārskatiem var arī izdarīt secinājumus par jautājumiem saistībā ar valsts atbalstu, un par šiem secinājumiem tā ziņo iestādēm, kas atbild par minēto jautājumu risināšanu.

Nemot vērā gūto pieredzi, X pielikumu var grozīt saskaņā ar 60.a pantā minēto procedūru. [Gr. 98]

57. pants

Dalībvalstu regulatīvo iestāžu sadarbība un Eiropas Komisijas pilnvaras

1. Valstu regulatīvās iestādes apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi un citādi sadarbojas, lai visā Savienībā koordinētu savu lēmumu pieņemšanu. Šajā nolūkā tās kopīgi strādā darba grupā, kuras **oficiāli izveidotā tīklā, kura** sanāksmes notiek regulāri **Komisija regulatīvajām iestādēm palīdz veikt šo uzdevumu pēc Komisijas uzaicinājuma, un šīs sanāksmes vada Komisija.** Šajā nolūkā Komisija nodrošina aktīvu sadarbību starp regulatīvajām iestādēm un rīkojas gadījumā, ja regulatīvās iestādes nepilda savas pilnvaras.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Komisijā ir pārstāvji gan no dienestiem, kas atbild par transporta pakalpojumiem, gan no tiem, kas atbild par konkurenci.

Komisija izveido datubāzi, kurai valsts regulatīvās iestādes sniedz datus par visām sūdzību procedūrām, piemēram, sūdzību iesniegšanas datumu, pēc savas iniciatīvas uzsāktu procedūru sākumu, visus lēmumu projektus un galīgos lēmumus, iesaistītās puses, ar procedūru saistītos galvenos jautājumus un problēmas saistībā ar dzelzceļa nozares tiesību aktu interpretāciju un pēc savas iniciatīvas veiktajiem pētījumiem par piekļuves vai maksas jautājumiem saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem.

2. Regulatīvajām iestādēm jābūt iespējai cieši sadarboties, tostarp veicot darba pasākumus, ar mērķi sniegt savstarpēju palīdzību to tirgus novērošanas uzdevumu veikšanā un sūdzību izskatīšanā vai izmeklēšanās.

3. Ja ir saņemta sūdzība vai tiek veikta izmeklēšana pēc pašas iniciatīvas saistībā ar jautājumiem par piekļuvi starptautiskam vilcienu ceļam vai maksu par to, kā arī sakarā ar konkurences novērošanu tirgū saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, attiecīgā regulatīvā iestāde **informē Komisiju un** apspriežas ar regulatīvajām iestādēm visās citās dalībvalstīs, cauri kurām iet attiecīgais starptautiskais vilcienu ceļš, un pirms lēmuma pieņemšanas pieprasa no tām visu vajadzīgo informāciju. **Arī regulatīvo iestāžu tīkls sniedz atzinumu.**

4. Regulatīvās iestādes, ar kurām apspriežas saskaņā ar 3. punktu, sniedz visu informāciju, ko tām pašām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Šo informāciju var izmantot vienīgi, lai izskatītu sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, kas minēta 3. punktā.

5. Regulatīvā iestāde, kas saņēmusi sūdzību vai veic izmeklēšanu pēc pašas iniciatīvas, nodod attiecīgo informāciju atbildīgajai regulatīvajai iestādei, lai tā varētu īstenot pasākumus attiecībā uz iesaistītajām personām.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka visi infrastruktūras pārvaldītāju iesaistītie pārstāvji, kas minēti 40. panta 1. punktā, bez kavēšanās sniedz visu informāciju, kura vajadzīga, lai izskatītu sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, kas minēta šā panta 3. punktā, un kuru pieprasījusi regulatīvā iestāde dalībvalstī, kur atrodas iesaistītais pārstāvis. Šai regulatīvajai iestādei ir tiesības nodot šādu informāciju par attiecīgo starptautisko vilcienu ceļu 3. punktā minētajām regulatīvajām iestādēm.

6.a Komisija var pēc savas iniciatīvas piedalīties 2. līdz 6. punktā minētajās darbībās, par kurām tā informē 1. punktā minēto regulatīvo iestāžu tīklu.

7. ~~Regulatīvās iestādes~~ **Atbilstīgi šā panta 1. punktam izveidotais regulatīvo iestāžu tīkls** izstrādā kopīgus principus un praksi lēmumu pieņemšanai, kas ietilpst to pilnvarās saskaņā ar šo direktīvu. Komisija var pieņemt ~~īstenošanas pasākumus, ar ko nosaka~~ **un papildināt** šādus kopīgus principus un praksi saskaņā ar ~~63. panta 3. punktu~~ **60.a pantā minēto procedūru**

~~Regulatīvās iestādes~~ **Regulatīvo iestāžu tīkls** arī pārskata lēmumus un praksi saistībā ar 40. panta 1. punktā minētajām infrastruktūras pārvaldītāju apvienībām, kas īsteno šīs direktīvas noteikumus vai citādi veicina starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus. [Gr. 99]

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

57.a pants

Eiropas regulatīvā iestāde

Balstoties uz valstu regulatīvo iestāžu tīkla pieredzi, Komisija vēlākais .. (*) izstrādā likumdošanas priekšlikumu, ar kuru izveido Eiropas regulatīvo iestādi. Tās funkcijās ietilps uzraudzība un arbitražā pārrobežu un starptautisku problēmu gadījumos, kā arī pārsūdzību izskatīšana attiecībā uz dalībvalstu regulatīvo iestāžu lēmumiem. [Gr. 100]

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

58. pants

Šīs direktīvas noteikumi neskar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvu 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs ⁽¹⁾.

59. pants

Izņēmumi

1. Līdz 2013. gada 15. martam Īrijai kā dalībvalstij, kas atrodas uz salas un kam ir dzelzceļa satiksme tikai ar vienu citu dalībvalsti, un Apvienotajai Karalistei attiecībā uz Ziemeļīriju šo pašu iemeslu dēļ:

a) nav jāuztic neatkarīgai iestādei funkcijas, kas nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kā noteikts 7. panta 1. punkta pirmajā daļā, ciktāl minētais pants uzliek dalībvalstīm pienākumu izveidot neatkarīgas iestādes, kuras pildītu 7. panta 2. punktā noteiktos uzdevumus;

b) nav jāpiemēro prasības, kas noteiktas 27. pantā, 29. panta 2. punktā, 38., 39., 42. pantā, 46. panta 4. punktā, 46. panta 6. punktā, 47. pantā, 49. panta 3. punktā, 50. līdz 53. pantā, 55. un 56. pantā ar noteikumu, ka lēmumus, kas skar infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai maksas iekasēšanu, pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma rakstiska pieprasījuma var pārsūdzēt neatkarīgā iestādē, kas pieņem lēmumu divu mēnešu laikā pēc visas attiecīgās informācijas iesniegšanas un kuras lēmums ir pakļauts pārskatīšana tiesā.

2. Ja vairāk nekā viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas licencēts saskaņā ar 17. pantu, vai — Īrijas un Ziemeļīrijas gadījumā — dzelzceļa uzņēmējsabiedrība, kas šādi ir licencēta citur, iesniedz oficiālu pieteikumu konkurējošu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai uz Īriju vai Ziemeļīriju vai no tām, vai to iekšienē, par šā izņēmuma turpmāku spēkā esamību lemj saskaņā ar 64. panta 2. punktā minēto konsultatīvajās procedūras.

1. punktā minētie izņēmumi nav spēkā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus Īrijā vai Ziemeļīrijā, iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai no citas dalībvalsts teritorijas vai uz to, vai tās iekšienē, izņemot Īrijā attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Ziemeļīrijā, un Apvienotajā Karalistē attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Īrijā.

Viena gada laikā pēc tam, kad ir saņemts vai nu šā punkta pirmajā daļā minētais lēmums vai paziņojums par šā punkta otrajā daļā minēto oficiālo pieteikumu, dalībvalstī vai attiecīgajā valstī (Īrijā vai Apvienotajā Karalistē attiecībā uz Ziemeļīriju) stājas spēkā attiecīgi tiesību akti, lai īstenotu 1. punktā minētos pantus.

(*) **Divi gadi pēc šīs direktīvas publicēšanas.**

(1) OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3. 1. punktā minētā izņēmuma spēkā esamību var pagarināt uz laika posmiem, kuru ilgums nepārsniedz piecus gadus. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms izņēmuma spēkā esamības beigām dalībvalsts, uz kuru attiecas minētais izņēmums, var lūgt Komisiju pagarināt tā spēkā esamības ilgumu. Ikviens šāds lūgums ir jāpamato. Komisija izskata šādu lūgumu un pieņem lēmumu saskaņā ar 64. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru. Minēto 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.

59.a pants

Pilnvaru deleģējums

Saskaņā ar 60.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz tirgus uzraudzības apmēru atbilstīgi šīs direktīvas 15. panta 5. punktam, attiecībā uz noteiktiem tīkla pārskata elementiem atbilstīgi šīs direktīvas 27. panta 2.punktam, attiecībā uz konkrētiem maksu noteikšanas principiem atbilstīgi šīs direktīvas 31. panta 3. un 5.punktam, attiecībā uz ETCS infrastruktūras maksu pagaidu samazināšanu atbilstīgi šīs direktīvas 32. panta 3. punktam, attiecībā uz konkrētiem darbības uzlabošanas shēmas elementiem atbilstīgi šīs direktīvas 35. panta 2.punktam, attiecībā uz kritērijiem, kurus jāievēro, nosakot prasības attiecībā uz pretendentiem dalībai infrastruktūrā atbilstīgi šīs direktīvas 41. panta 3. punktam, attiecībā uz jaudas sadalīšanas procesa grafiku atbilstīgi šīs direktīvas 43. panta 1. punktam, attiecībā uz regulatīvajiem pārskatiem atbilstīgi šīs direktīvas 56.a panta 5.punktam un attiecībā uz regulatīvo iestāžu izstrādātajiem kopīgajiem principiem un lēmumu pieņemšanas darbībām atbilstīgi šīs direktīvas 57. panta 7.punktam. [Gr. 101]

60. pants

Deleģējuma izpilde

1. Pilnvaras pieņemt 7. panta 1. punkta otrajā daļā, 13. panta 5. punkta otrajā daļā, 15. panta 5. punkta otrajā daļā, 20. panta trešajā daļā, 27. panta 2. punktā, 30. panta 3. punkta otrajā daļā, 31. panta 5. punkta otrajā daļā, 32. panta 1. punkta trešajā daļā, 32. panta 3. punktā, 35. panta 2. punktā, 43. panta 1. punktā un 56. panta 8. punkta trešajā daļā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku.

2. Līdzko Komisija ir pieņēmusi deleģētu aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 61. un 62. pantā izklāstītos nosacījumus. [Gr. 102]

60.a pants

Deleģējuma īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Šīs direktīvas 15. panta 5. punktā, 27. panta 2. punktā, 31. panta 3. un 5. punktā, 32. panta 3. punktā, 35. panta 2. punktā, 41. panta 3. punktā, 43. panta 1. punktā, 56.a panta 6. punktā, 57. panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģējumu Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ..(*). Komisija sagatavo ziņojumu par deleģētajām pilnvarām vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģējumu automātiski pagarina par tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome šādam pagarinājumam neiebilst ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

(*) Šīs direktīvas spēkā stāšanās datums.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt 15. panta 5. punktā, 27. panta 2. punktā, 31. panta 3. un 5. punktā, 32. panta 3. punktā, 35. panta 2. punktā, 41. panta 3. punktā, 43. panta 1. punktā, 56.a panta 6. punktā, 57. panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģējumu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu likumību.

4. Tiklīdz Komisija ir pieņēmusi deleģētu aktu, tā vienlaikus to paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Deleģētie akti, kas pieņemti saskaņā ar 15. panta 5. punktu, 27. panta 2. punktu, 31. panta 3. un 5. punktu, 32. panta 3. punktu, 35. panta 2. punktu, 41. panta 3. punktu, 43. panta 1. punktu, 56.a panta 6. punktu, 57. panta 7. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja līdz minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka iebildumus neizteiks. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

~~61. pants~~

Deleģējuma atsaukšana

1. Eiropas Parlaments vai Padome var atsaukt ~~60. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģējumu.~~

2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšēju procedūru, lai nolemtu, vai atsaukt pilnvaru deleģējumu, vismaz vienu mēnesi pirms galīgā lēmuma pieņemšanas informē otru likumdevēju un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu tikt atsauktas, kā arī atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģējumu. Tas stājas spēkā tūlīt vai lēmumā norādītā vēlākā datumā. Tas neietekmē jau spēkā esošu deleģēto aktu spēkā esamību. To publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. [Gr. 104]

~~62. pants~~

Iebildumi pret deleģētiem aktiem

1. Eiropas Parlaments un Padome var paust iebildumus pret deleģētu aktu divu mēnešu laikā no paziņošanas dienas. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laika posmu pagarina par vienu mēnesi.

2. Ja, beidzoties šim laika posmam, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav paiduši iebildumus pret deleģēto aktu vai ja pirms šīs dienas gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par to, ka ir pieņēmuši lēmumu nepaust iebildumus, deleģētais akts stājas spēkā tā noteikumos paredzētajā dienā.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome iebilst pret pieņemtu deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Attiecīgā iestāde pamato savus iebildumus pret deleģēto aktu. [Gr. 105]

63. pants

Īstenošanas pasākumi

1. Dalībvalstis Komisijai var darīt zināmu jebkuru jautājumu, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Attiecīgus lēmumus pieņem saskaņā ar 64. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Pēc dalībvalsts **regulatīvās iestādes un citu valsts kompetento iestāžu** lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija katrā konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti šīs direktīvas noteikumi. **Valsts regulatīvās iestādes nodrošina, ka to lēmumu projektu datu bāze ir pieejama Eiropas Komisijai.** Divu mēnešu laikā pēc šāda lūguma saņemšanas **Eiropas Komisija** saskaņā ar 64. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru pieņem lēmumu, vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu. Komisija savu lēmumu paziņo Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm. [Gr. 106]

~~Neskarot Līguma 258. pantu, jebkura dalībvalsts viena mēneša laikā pēc lēmuma datuma var nodot Komisijas lēmumu Padomei. Ārkārtējos apstākļos Padome, lemjot ar kvalificētu balsu vairākumu, viena mēneša laikā pēc nodošanas datuma var pieņemt atšķirīgu lēmumu. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija katrā konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti šīs direktīvas noteikumi, un pieņem par to lēmumu saskaņā ar 64. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. [Gr. 107]~~

3. ~~Pasākumus, Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 10. panta 2. punktu, 11. panta 4. punktu, 14. panta 2. punktu un 17. panta 5. punktu, lai paredzēts nodrošinātu~~ šīs direktīvas īstenošanu ar vienādiem nosacījumiem. ~~Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija kā īstenošanas tiesību aktus saskaņā ar 64. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. [Gr. 108]~~

64. pants

Komitoloģija

1. Komisijai palīdz komiteja, **kas izveidota ar šo direktīvu. Šī komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.** [Gr. 109]

2. ~~Atsaucoties~~ **Ja ir atsauce** uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā ~~8. panta noteikumu~~ **Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. un 11. pantu.** [Gr. 110]

3. **Ja ir atsauce** uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā ~~8. panta noteikumu~~ **Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. un 11. pantu.** [Gr. 111]

65. pants

Ziņojums

Komisija vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par II nodaļas īstenošanu.

Šajā ziņojumā arī izvērtē tirgus attīstību, tostarp sagatavošanās darbu stāvokli turpmākai dzelzceļa tirgus atvēršanai. Komisijai šajā ziņojumā jāanalizē dažādi šī tirgus organizācijas veidi un šīs direktīvas ietekme uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisija ņem vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošanu un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisija šajā ziņojumā vajadzības gadījumā ierosina papildu pasākumus, lai veicinātu šādu tirgu atvēršanu, un novērtē šādu pasākumu ietekmi.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

66. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu [...] panta un [...] pielikuma prasības vēlākais ~~14~~ .. (*). Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu. **[Gr. 112]**

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tās iekļauj arī norādi, ka atsauces uz direktīvām, ko atceļ ar šo direktīvu, spēkā esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējama minētā norāde.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

67. pants

Atcelšana

Direktīvu 91/440/EEK, 95/18/EK un 2001/14/EK ar grozījumiem, kas izdarīti ar XI pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ no [...], neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem XI pielikuma B daļā norādīto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu XII pielikumā.

68. pants

Stāšanās spēkā

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

[...] pantu un [...] pielikumu piemēro no [...].

69. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

[...]

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

(*) 12 mēnešipēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

I PIELIKUMS

Dzelzceļa infrastruktūras elementu saraksts

Dzelzceļa infrastruktūru veido šādi elementi, ja tie veido daļu no pastāvīgā ceļa, ieskaitot rezerves ceļus, bet neieskaitot ceļus, kas atrodas dzelzceļa remontdarbnīcās, depo vai lokomotīvu novietnēs, kā arī privātus atzarojumus vai rezerves ceļus:

- zemes platība;
- dzelzceļa stigas un ceļa pamatne, piemēram uzbērumi, iecirtumi, drenāžas notekas un grāvji, mūrētas tranšejas, caurtekas, apšuvuma mūri, augi uzbērumu slīpuma aizsardzībai u. tml.; pasažieru un kravu platformas; ceļa nomales un gājēju celiņi; nožogojumi, dzīvžogi, žogi; ugunsdrošības joslas; pārmiju sildierīces; pārbrauktuves u. tml.; sniega aizsargvairogi;
- inženierbūves: tilti, caurtekas un citi ceļa pārvadi, tuneļi, segti iecirtumi un apakšzemes pārejas; aizsargvaļņi un aizsargkonstrukcijas pret lavīnām, akmeņu nogruvumiem u. tml.;
- dzelzceļa pārbrauktuves, ieskaitot ceļu satiksmes drošības ierīces;
- dzelzceļa virszemes konstrukcijas, piemēram: sliedes, rievsliedes un pretsliedes; gulšņi un gareniskie spraiši, sīkas ietaises sliežu savienošanai, balasts, ieskaitot akmens šķembas un smiltis; pārmijas, pārbrauktuves u. tml.; griezuļi un pārvietojamās platformas (izņemot tās, kas paredzētas tikai lokomotīvēm);
- piekļuves ceļi pasažieriem un kravām, ieskaitot **piekļuvi gājējiem un** pievedceļus; [Gr. 113]
- drošības, signalizācijas un telekomunikāciju iekārtas dzelzceļa līnijās, stacijās un šķīrotavās, ieskaitot iekārtas elektriskās strāvas ģenerēšanai, transformēšanai un sadalei signalizācijas un telekomunikāciju vajadzībām; šo iekārtu vai apakšstaciju celtnes; sliežu bremzes;
- apgaismes iekārtas satiksmes un drošības vajadzībām;
- iekārtas elektroenerģijas pārveidošanai un piegādei vilcienu pārvadājumiem: apakšstacijas, energoapgādes kabeli starp apakšstacijām un strāvas vadiem, kontakttīkli un balsti; trešā sliede ar balstiem;
- ēkas, ko izmanto infrastruktūras struktūrvienība.

II PIELIKUMS

~~Infrastruktūras pārvaldītāja galvenās funkcijas~~~~(minētas 7. pantā)~~~~7. pantā minēto galveno funkciju saraksts:~~~~lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu vilcienu ceļu piešķirumu;~~~~lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, ieskaitot maksas noteikšanu un iekasēšanu. [Gr. 114]~~

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

III PIELIKUMS

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi

(minēti 13. pantā)

1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

- a) dzelzceļa 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) elektroapgādes iekārtu izmantošanu vilces strāvas ieguvei, kur tās ir pieejamas;
- f) ~~degvielas uzpildes iekārtas, kur tās ir pieejamas;~~
- g) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.

2. ~~Jānodrošina~~ **Ja nodrošina** piekļuve **šādām** apkalpes iekārtām, ~~pakalpojumu sniegšanai ja tādas pastāv, un šādās iekārtās sniegtajiem pakalpojumiem:~~

- a) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums, tostarp satiksmes informācijas **pakalpojumu** sniegšanai, **kā arī piemērotas vispārējās telpas biļešu pārdošanai;**
- b) kravas termināļi;
- c) šķirotavas;
- d) vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas;
- e) aklie atzari;
- f) apkopes un citas tehniskas iekārtas;
- g) ostu iekārtas, kas saistītas ar dzelzceļa darbību;
- h) palīdzības iekārtas, tostarp vilkšanas iekārtas;

ha) ~~uzpildes iekārtas un degvielas piegāde šajās iekārtās, maksu par to rēķinos norādot atsevišķi no maksas par degvielas uzpildes iekārtu izmantošanu.~~

3. Papildu pakalpojumi var ietvert:

- a) vilces strāvu, **kuras piegādātāju dzelzceļa uzņēmums var brīvi izvēlēties; ja vilces strāvas piegādātājs vienlaikus ir arī apkalpes iekārtas operators,** maksu par **vilces strāvu** rēķinos norādot atsevišķi no maksas par elektroapgādes iekārtu izmantošanu;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

aa) visiem operatori vienādus nosacījumus un cenas attiecībā uz energoapgādes un elektropārvades līniju izmantošanu;

b) pasažieru vilcienu iesildīšanu;

e) degvielas piegādi, maksu par to rēķinos norādot atsevišķi no maksas par degvielas uzpildes iekārtu izmantošanu; [Gr. 115 un 165]

d) īpaši pielāgotus līgumus:

— bīstamo kravu pārvadāšanas kontrolei,

— palīdzībai nestandarta vilcienu sastāvu vadīšanā.

4. Citi papildpakalpojumi var ietvert:

a) piekļuvi telekomunikāciju tīkliem;

b) papildu informācijas nodrošināšanu;

c) ritošā sastāva tehnisko pārbaudi.

IV PIELIKUMS

Informācija dzelzceļa tirgus novērošanai

(minēta 15. pantā)

1. Dzelzceļa pārvadājumu nozares darbības attīstība un kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām (SPSS)

	2007	% - izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu	2008	% - izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu
Kravu pārvadājumi (tkm ⁽¹⁾) kopā				
Starptautiskie				
Tranzīta				
Iekšzemes				
Pasažieru pārvadājumi (pkm ⁽²⁾) kopā				
Starptautiskie				
Tranzīta				
Iekšzemes				
no tiem saskaņā ar SPSS				
Par SPSS samaksātā kompensācija (euro)				

⁽¹⁾ Tonnkilometrs

⁽²⁾ Pasažierkilometrs

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu daļa no transporta nozares kopējās darbības 2008. gada beigās (norādīti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuru tirgus daļa tkm/pkm ≥ 1 %)

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (KRAVAS)	Daļa (% no tkm)	Uzņēmumu, kas nav vēsturiskie uzņēmumi, kopējā tirgus daļa
Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (PASAŽIERI)	Daļa (% no pkm)	Uzņēmumu, kas nav vēsturiskie uzņēmumi, kopējā tirgus daļa

3. Regulatīvās iestādes

	Iepriekšējais gads	Gads pirms tā
Personāla skaits, kas nodarbojas ar regulatīviem jautājumiem saistībā ar piekļuvi dzelzceļa pārvadājumu tirgum		
Izskatīto sūdzību skaits		
Veikto <i>ex officio</i> izmeklēšanu skaits		
Pieņemto lēmumu skaits		
— par sūdzībām		
— par <i>ex officio</i> izmeklēšanām		

4. Valsts tiesību akti un normatīvie akti saistībā ar dzelzceļa pārvadājumu nozari, kas pieņemti iepriekšējā gadā
5. Notikumu gaita saistībā ar vēsturisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pāstrukturēšanu un valsts transporta stratēģiju pieņemšanu/īstenošanu iepriekšējā gadā
6. Nozīmīgas mācību iniciatīvas/pasākumi, kas dzelzceļa pārvadājumu nozarē valstī veikti iepriekšējā gadā
7. Nodarbinātība dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos un infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumos iepriekšējā gada beigās

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kopējais personāla skaits	
— no tiem vilcienu mašīnisti	
— no tiem cits mobilais personāls, kas strādā pārrobežu mērogā	
Infrastrukturā pārvaldītāju uzņēmumu kopējais personāla skaits	
Cits personāls, tostarp ar dzelzceļu saistītos apkalpes uzņēmumos (piem., tehniskās apkopes darbnīcas, termināļu operatori, apmācības, vilcienu mašīnisti, kas ir līgumdarbinieki, energoapgāde)	

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

8. Statuss daudzgadu līgumiem par infrastruktūras pārvaldību, kuri bija spēkā iepriekšējā gadā

Infrastrukturā pārvaldītājs	Tīkla garums, uz ko attiecas līgums	Līguma termiņš no [datums]	Vai panākta vienošanās par darbības rādītāju definīciju (J/N)? Ja "jā", lūdzu, precizējiet	Kopējā samaksātā kompensācija (euro/gadā)	

9. Infrastruktūras izdevumi (parastais tīkls un ātrgaitas tīkls)

	Tehniskā apkope	Atjaunošana	Uzlabojumi
Parastās līnijas iepriekšējā gadā (euro)			
(km, kuros veikti darbi)			
Prognoze šim gadam (euro)			
(km, kuros veikti darbi)			
Ātrgaitas līnijas iepriekšējā gadā (euro)			
(km, kuros veikti darbi)			
Prognoze šim gadam (euro)			
(km, kuros veikti darbi)			

10. Aplēstā nepaveiktā infrastruktūras tehniskā apkope iepriekšējā gada beigās

Parastās līnijas iepriekšējā gadā (euro)	
(km, kuros veikti darbi)	
Ātrgaitas līnijas iepriekšējā gadā (euro)	
(km, kuros veikti darbi)	

11. Investīcijas ātrgaitas dzelzceļa tīklā

Līnijas	Līnijas daļas, kas nodotas ekspluatācijā iepriekšējā gadā (km)	Līnijas daļas, kas nododamas ekspluatācijā parastajā plānošanas periodā (10/20 gados) (km)

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

12. Dzelzceļa tīkla garums iepriekšējā gada beigās

Parastās līnijas (km)	
Ātrgaitas līnijas (km)	

13. Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem iepriekšējā gadā

Vilciena kategorija	Vidējā maksa, izņemot maksu par elektroenerģijas lietošanu (euro par vilcienkilometru)
1 000 bruto tonnu kravas vilciens	
500 bruto tonnu starppilsētu pasažieru vilciens	
140 bruto tonnu piepilsētas pasažieru vilciens	

14. Vai ir izveidota darbības uzlabošanas shēma saskaņā ar šīs direktīvas 35. pantu, (ja "jā", tās galvenās iezīmes)?

15. Kompetentās, valsts iestādes izdoto spēkā esošo licenču skaits

	Spēkā esošās licences iepriekšējā gada 31. decembrī	Atsautās licences	Jaunās licences	Spēkā esošās licences 31. decembrī pirms gada
Kopā				
no tām				
— kravu pārvadājumiem				
— pasažieru pārvadājumiem				

16. ERTMS ieviešanas statuss

16.a Starpgadījumi, negadījumi un nopietni negadījumi atbilstīgi Direktīvai 2004/49/EK, kas notikuši pēdējā gada laikā. [Gr. 116]

17. Cita attiecīgā attīstība

V PIELIKUMS**Finanšu pietiekamība**

(minēta 20. pantā)

1. Finanšu pietiekamību pārbauda, ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma gada pārskatus vai bilanci, ja uzņēmums, kas iesniedzis pieteikumu, nevar iesniegt savus gada pārskatus. Ir jāsniedz sīkāka informācija, jo īpaši par šādiem jautājumiem:

- a) pieejamie finanšu līdzekļi, ieskaitot atlikumus bankā, izsniegtos pārtēriņa līdzekļus un aizdevumus;
- b) līdzekļi un aktīvi, kas pieejami kā nodrošinājums;
- c) apgrozāmais kapitāls;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- d) būtiskas izmaksas, ieskaitot pirkuma izmaksas par transportlīdzekļiem, zemi, ēkām, objektiem un ritošo sastāvu;
 - e) maksājumi saistībā ar uzņēmuma aktīviem.
2. ~~Pieteikuma iesniedzēja finanses nav pietiekamas jo īpaši tad, ja uzņēmumam tā darbības dēļ ir radušies būtiski nodokļu vai sociālā nodrošinājuma maksājumu parādi.~~
3. ~~Iestāde jo īpaši var pieprasīt uzņēmumam iesniegt revīzijas ziņojumu un attiecīgos dokumentus no bankas, valsts krājbankas, grāmatveža vai revidenta. Šajos dokumentos jābūt iekļautai informācijai par 1. punktā minētajiem jautājumiem. [Gr. 117]~~

VI PIELIKUMS

Tīkla pārskata saturs

(minēts 27. pantā)

Šīs direktīvas 27. pantā minētā tīkla pārskata **iedaļās** ietver šādu informāciju: [Gr. 118]

1. ~~Iedaļa, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Informācija šajā iedaļā saskan ar dzelzceļa infrastruktūras reģistriem, kas publicējami atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 35. pantam. [Gr. 119]~~
2. ~~Iedaļa~~**Iedaļā** par tarififikācijas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas iekasēšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu un citu atbilstīgu informāciju par piekļuvi, kas attiecas uz III pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, kurus sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot ~~31. līdz 36. pantu attiecībā uz~~ **no 31. panta 4. un 5. punkta līdz 36. pantam** norādītos noteikumus izmaksām un maksām. Tajā ietver informāciju par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas nākamajos piecos gados. [Gr. 120]
3. ~~Iedaļa~~**Iedaļā** 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 termiņus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas iedalīšanā, jo īpaši: [Gr. 121]
- 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 un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu saskaņā ar 45. panta 4. punktu;
 - d) principus, kas reglamentē koordinēšanu un strīdu izšķiršanas sistēmu, kas ir šā procesa daļa;
 - e) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā;
 - f) sīkas ziņas par infrastruktūras lietošanas ierobežojumiem;
 - g) nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas iedalīšanas prioritātes, tiek ņemta vērā infrastruktūras iepriekšējā noslogo-tība.

Tajā sīki izklāsta pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu atbilstīgu attieksmi ar kravas pārvadājumiem, starptautiskiem pārvadājumiem un *ad hoc* pieprasījumiem saistītu pakalpojumu gadījumos. Tajā ietver jaudas pieprasījumu veidlapu. Infrastruktūras pārvaldītājs arī publicē sīku informāciju par starptautisko vilcienu ceļu iedalīšanas procedūru.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

4. Iedaļa ar informāciju, kas saistīta ar 25. pantā minēto licences pieteikumu un dzelzceļa drošības sertifikātiem, kuri izdoti saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK ⁽⁴⁾.
5. Iedaļa ar informāciju par strīdu izšķiršanas un pārsūdzības procedūrām saistībā ar jautājumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un saistībā ar 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu. [Gr. 122]
6. Iedaļa ar informāciju par piekļuvi III pielikumā minētajām apkalpes iekārtām un maksu par tām. To apkalpes iekārtu operatori, kuras nav infrastruktūras pārvaldītāja kontrolē, iekļaušanai tīkla pārskatā sniedz informāciju par maksu par piekļuvi iekārtai un pakalpojumu saņemšanu un informāciju par piekļuves tehniskajiem nosacījumiem. [Gr. 123]
7. Paraugu līgumam par pamata vienošanās noslēgšanu starp infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu saskaņā ar 42. pantu. [Gr. 124]

(4) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

VII PIELIKUMS

Starptautiskajām kompetentajām iestādēm un infrastruktūras pārvaldītājiem noslēgto līgumisko vienošanos pamatprincipi un parametri

(minēti 30. pantā)

Līgumiskā vienošanās precizē 30. panta noteikumus, tostarp:

1. vienošanās darbības jomu attiecībā uz infrastruktūru un apkalpes iekārtām, strukturējot saskaņā ar III pielikumu. Tajā ietver visus ~~attiecības aspektus, tostarp~~ jau ekspluatācijā **esošās** infrastruktūras **tehniskās apkopes** un **atjaunošanas aspektus**. Jaunas infrastruktūras būvniecību var ietvert kā atsevišķu pozīciju;
2. maksājumiem, par ko panākta vienošanās, **tostarp par to līmeņa indikatīvām prognozēm**, sadalot atbilstoši III pielikumā norādītajiem infrastruktūras pakalpojumiem, tehniskajai apkopei, ~~jaunas infrastruktūras būvniecībai~~, **tostarp atjaunošanai un modernizācijai**, un infrastruktūras nepaveiktās tehniskās apkopes izpildei; **maksājumus par jaunas infrastruktūras būvniecību var ietvert kā atsevišķu pozīciju**;
3. uz lietotājiem orientētus darbības mērķus kā rādītājus un kvalitātes kritērijus, ietverot šādus aspektus:
 - a) vilcienu satiksmes efektivitāte un klientu apmierinātība, **jo īpaši infrastruktūras kvalitātes ietekme uz vilcienu satiksmes uzticamību**;
 - b) tīkla jauda **un infrastruktūras pieejamība**;
 - c) aktīvu pārvaldība;
 - d) darbības apjoms;
 - e) drošības līmenis;
 - f) vides aizsardzība;
4. nepaveiktās tehniskās apkopes iespējamo apjomu, tās izpildei atvēlētos izdevumus un aktīvus, kas pakāpeniski tiks izņemti no lietošanas un tādējādi radīs dažādas finansiālo līdzekļu plūsmas;
5. stimulus atbilstīgi 30. panta 1. punktam;
6. minimālās prasības par infrastruktūras pārvaldītāja iesniedzamajiem ziņojumiem, precizējot to saturu un ziņojumu iesniegšanas biežumu un norādot katru gadu publicējamo informāciju;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

7. mehānismu, kas nodrošina, ka izmaksu samazinājuma ievērojama daļa tiek nodota lietotājiem mazākas maksas veidā **saskaņā ar 30. panta 1. punkta prasībām, neapdraudot līdzsvaru infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos, kā noteikts 8. panta 4. punktā;**
8. saskaņoto vienošanās termiņu, kas ir sinhronizēts un saderīgs ar infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības plāna, koncesijas vai licences termiņu, un valsts noteikto maksāšanas sistēmu un noteikumus;
9. noteikumus par to, kā rīkoties ievērojamu darbības traucējumu gadījumā un ārkārtas situācijās, ~~ietverot minimālo pakalpojuma apjomu streiku gadījumā, ja tādi ir,~~ un **par** līgumiskās vienošanās izbeigšanu pirms termiņa un lietotāju **savlaicīgu** informēšanu; [Gr. 125]
10. korektīvus pasākumus, kas jāveic, ja kāda no pusēm pārkāpj savas līgumsaistības; tas ietver nosacījumus un procedūru atkārtotām sarunām un izbeigšanai pirms termiņa, precizējot regulatīvās iestādes lomu.

VIII PIELIKUMS

Prasības par izmaksām un maksām, kas saistītas ar dzelzceļa infrastruktūru

(minētas 31. panta 3. un 5. punktā, 32. panta 1. un 3. punktā un 35. pantā)

1. No 31. panta 3. punktā minētajām vilcienu satiksmes pakalpojumu tiešajām izmaksām, kas saistītas ar infrastruktūras nolietojumu, izslēdz šādas pozīcijas:
 - a) visu tiklu aptverošas pieskaitāmās izmaksas, tostarp algas un pensijas;
 - b) procentus par kapitālu;
 - c) ~~vairāk nekā vienu desmito daļu no izmaksām, kas saistītas ar kustības grafika plānošanu, vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību, dispečera darbību un signalizēšanu vilciena kustības laikā;~~
 - d) informātikas, sakaru un telesakaru iekārtu nolietojumu;
 - e) izmaksas, kas saistītas ar nekustamā īpašuma pārvaldību, it sevišķi zemes vai citu pamatlīdzekļu iegādi, pārdošanu, demontāžu, dekontamināciju, rekultivāciju vai nomu;
 - f) ~~sociālos dienestus, skolas, bērnudārzus, ēdnīcas;~~ [Gr. 126]
 - g) izmaksas, kas saistītas ar nepārvaramas varas apstākļiem, negadījumiem, darbības pārrāvumiem.

Ja tiešās izmaksas, ņemot vidējo lielumu visā tīklā, pārsniedz 35 % no tīkla tehniskās apkopes, pārvaldības un atjaunošanas vidējām izmaksām, kas aprēķinātas, pamatojoties uz nobrauktajiem vilcienkilometriem, infrastruktūras pārvaldītājs iesniedz regulatīvajai iestādei šā apstākļa pamatojumu. No šim mērķim aprēķinātajām vidējām izmaksām izslēdz e), f) vai g) apakšpunktā minētos izmaksu elementus.

2. 31. panta 5. punktā minētā infrastruktūras maksa, ko diferencē, ņemot vērā trokšņa ietekmi, atbilst šādām prasībām:
 - a) maksu diferencē, ņemot vērā vilciena sastāvā iekļautos riteklus, kas atbilst Komisijas 2005. gada 23. decembra Lēmumā 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – trokšnis" ⁽¹⁾ noteiktajām trokšņa robežvērtībām;
 - b) prioritāte piešķirama kravas vagoniem;
 - c) diferencēšana, ņemot vērā kravas vagonu trokšņa emisiju līmeni, dod iespēju samērīgā laika posmā atmaksāties ieguldījumiem vagonu modernizācijai, aprīkojot tos ar ekonomiski visizdevīgāko pieejamo tehniku, kas nodrošina bremzēšanu ar nelielu troksni;

⁽¹⁾ OV L 37, 8.2.2006., 1. lpp.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- d) maksas diferencēšanas papildu elementi var būt šādi:
- i) diennakts laiks, it sevišķi nakts attiecībā uz trokšņa emisiju;
 - ii) vilciena sastāvs, kas ietekmē trokšņa emisiju līmeni;
 - iii) vietējo emisiju ietekmētā apgabala jutīgums;
 - iv) papildu kategorijas trokšņa emisijai, kas ir ievērojami zemāka nekā a) apakšpunktā minētā emisija.
3. Infrastruktūras pārvaldītājs ~~regulatīvajai iestādei pierāda vilcienu satiksmes pakalpojuma iespējas segt nosaka viendabīgus tirgus segmentus un atbilstīgus~~ uzcenojumus 32. panta 1. punktu, ja katrs no pakalpojumiem, kuri norādīti vienā no sekojošajiem apakšpunktiem, pieder pie dažādiem tirgus segmentiem 1. punkta nozīmē, pamatojoties uz tirgus izpēti un apspriežoties ar pretendentiem. ~~Izņemot 32. panta 1. punktā minētos pārvadājumus, infrastruktūras pārvaldītājs regulatīvajai iestādei pierāda vilcienu satiksmes pakalpojuma iespējas segt uzcenojumus saskaņā ar 32. panta 1. punktu. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piemēro uzcenojumus, tas izstrādā tādu tirgus segmentu sarakstu, attiecībā uz kuriem regulatīvā iestāde sniedz iepriekšēju apstiprinājumu.~~
- a) ~~pasažieru pārvadājumi pretēji kravu pārvadājumiem;~~
 - b) ~~vilcieni, kas pārvadā bīstamas kravas, pretēji citiem kravas vilcieniem;~~
 - c) ~~iekšzemes pārvadājumi pretēji starptautiskajiem pārvadājumiem;~~
 - d) ~~kombinētie pārvadājumi pretēji tiešai vilcienu satiksmei;~~
 - e) ~~pilsētas vai reģionālie pārvadājumi pretēji starppilsētu pārvadājumiem;~~
 - f) ~~vilcieni, kuros visi vagoni tiek pārvadāti no viena punkta uz vienu galamērķi, pretēji vilcieniem, kuros katrs vagonš ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti;~~
 - g) ~~regulāri vilcienu satiksmes pakalpojumi pretēji neregulāriem pakalpojumiem~~[Gr. 127]
4. 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu veido saskaņā ar šādiem pamatprincipiem:
- a) lai panāktu pakalpojumu kvalitātes saskaņoto līmeni un neapdraudētu pakalpojuma ekonomisko dzīvotspēju, infrastruktūras pārvaldītājs pēc regulatīvās iestādes apstiprinājuma ar pretendentiem vienojas par darbības uzlabošanas shēmas galvenajiem parametriem, it sevišķi kavējumu vērtību, to maksājumu robežvērtībām, kas saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu maksājami par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atsevišķu vilcienu braucieniem un par visu uzņēmuma vilcienu braucieniem noteiktā laika posmā; [Gr. 128]
 - b) infrastruktūras pārvaldītājs vismaz piecas dienas pirms vilciena brauciena paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem grafiku, pamatojoties uz ko tiks aprēķināti kavējumi; [Gr. 129]
 - c) visi kavējumi iedalāmi kādā no turpmākajām kavējumu grupām un apakšgrupām:
 - 1. Eksploatācijas/plānošanas pārvaldība, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 1.1. Kustības grafika veidošana
 - 1.2. Vilciena sastāva veidošana
 - 1.3. Eksploatācijas procedūras kļūdas
 - 1.4. Prioritātes noteikumu nepareiza piemērošana
 - 1.5. Personāls
 - 1.6. Citi cēloņi

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

2. Infrastruktūras iekārtas, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 2.1. Signalizācijas iekārtas
 - 2.2. Signalizācijas iekārtas pārbrauktuvēs
 - 2.3. Telesakaru iekārtas
 - 2.4. Energoapgādes iekārtas
 - 2.5. Sliežu ceļš
 - 2.6. Būves
 - 2.7. Personāls
 - 2.8. Citi cēloņi
3. Cēloņi saistībā ar būvniecību, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju
 - 3.1. Plānoti būvniecības darbi
 - 3.2. Nepilnības būvniecības darbu veikšanā
 - 3.3. Ātruma ierobežojums sliežu ceļa bojājumu dēļ
 - 3.4. Citi cēloņi
4. Cēloņi, kas attiecas uz citiem infrastruktūras pārvaldītājiem
 - 4.1. Iepriekšējā infrastruktūras pārvaldītāja vaina
 - 4.2. Nākamā infrastruktūras pārvaldītāja vaina
5. Komerציāla rakstura cēloņi, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
 - 5.1. Apstāšanās laika pārsniegums
 - 5.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījums
 - 5.3. Kraušanas darbības
 - 5.4. Kraušanas procesa nepilnības
 - 5.5. Vilciena komerciāla sagatavošana
 - 5.6. Personāls
 - 5.7. Citi cēloņi
6. Ritošais sastāvs, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
 - 6.1. Saraksta plānošana/pārplānošana
 - 6.2. Vilciena sastāva veidošana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
 - 6.3. Problēmas, kas skar pasažieru vagonus (pasažieru pārvadājumos)

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- 6.4. Problēmas, kas skar kravas vagonus (kravas pārvadājumos)
- 6.5. Problēmas, kas skar drezīnas, lokomotīves un motorvagonus
- 6.6. Personāls
- 6.7. Citi cēloņi
- 7. Cēloņi, kas attiecas uz citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
 - 7.1. Nākamā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina
 - 7.2. Iepriekšējā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina
- 8. Ārēji cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
 - 8.1. Streiks
 - 8.2. Administratīvas formalitātes
 - 8.3. Ārējā ietekme
 - 8.4. Laika apstākļu ietekme un dabīgi cēloņi
 - 8.5. Kavējumi dēļ ārējiem cēloņiem blakusesošā tīklā
 - 8.6. Citi cēloņi
- 9. Sekundāri cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu
 - 9.1. Bīstami starpgadījumi, negadījumi un riski
 - 9.2. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas tas pats vilciens
 - 9.3. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas cits vilciens
 - 9.4. Atpakaļbrauciens
 - 9.5. Savienojums
 - 9.6. Vajadzīga turpmāka izmeklēšana
- d) kad vien iespējams, kavējumus attiecina uz vienu organizāciju, ņemot vērā gan atbildību par traucējumu izraisīšanu, gan spēju atjaunot normālus satiksmes apstākļus;
- e) maksājumu aprēķinā ņem vērā vidējo kavēšanos vilcienu satiksmes pakalpojumiem ar līdzīgām precizitātes prasībām;
- f) infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem maksājumu aprēķinu atbilstīgi darbības uzlabošanas shēmai. Šajā aprēķinā ietver visus vilcienu braucienus ar kavējumiem laika posmā, kas nepārsniedz vienu mēnesi;

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

g) neskarot pastāvošās pārsūdzības procedūras un 50. panta noteikumus, darbības uzlabošanas shēmu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai ātri atrisinātu šādas domstarpības. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darba dienu laikā; [Gr. 130]

h) reizi gadā infrastruktūras pārvaldītājs publicē gada vidējo pakalpojumu kvalitātes līmeni, ko sasnieguši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, pamatojoties uz galvenajiem rādītājiem, par kuriem panākta vienošanās darbības uzlabošanas shēmā; [Gr. 131]

5. Infrastruktūras maksas pagaidu samazinājumu ar ETCS aprīkoti vilcieniem, kā minēts 32. panta 3. punktā, nosaka šādi:

Kravu pārvadājumiem:

Gads	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Atlaide	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

Pasažieru pārvadājumiem:

Gads	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Atlaide	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Gr. 132]

IX PIELIKUMS

Iedalīšanas grafiks

(minēts 43. pantā)

1. Kustības grafiku izstrādā vienreiz kalendārajā gadā.
2. Kustības grafika maiņa notiek decembra otrās sestdienas pusnaktī. Ja ziemas beigās kustības grafiku maina vai koriģē, jo īpaši lai vajadzības gadījumā ņemtu vērā izmaiņas reģionālo pasažieru pārvadājumu grafikos, tad to dara jūnija otrās sestdienas pusnaktī un starplaikā — pēc vajadzības. Infrastruktūras pārvaldītāji var vienoties par citiem datumiem, un, ja tas var ietekmēt starptautiskos pārvadājumus, tad 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 pārējiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem 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.

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

X PIELIKUMS

Regulatīvie pārskati, kas iesniedzami regulatīvajai iestādei

(minēti 56. panta 8. punktā)

Regulatīvajos pārskatos, kas iesniedzami regulatīvajai iestādei saskaņā ar 56. panta 8. punktu, ietver vismaz šādus elementus:

1. Kontu nošķiršana

Regulatīvajos pārskatos, ko iesniedz infrastruktūras pārvaldītāji un visi uzņēmumi vai citas organizācijas, kas veic vai integrē dažādu kategoriju dzelzceļa pārvadājumus vai saņem publisku finansējumu,

- a) ietver atsevišķus peļņas un zaudējumu pārskatus un bilanci par kravas pārvadājumiem, pasažieru pārvadājumiem un infrastruktūras pārvaldību;
- b) pārskatāmi un detalizēti sniedz informāciju par atsevišķiem publiskā finansējuma un citu kompensācijas veidu avotiem un izmantojuma veidiem, ietverot arī sīku pārskatu par uzņēmējdarbības naudas līdzekļu plūsmām, lai noteiktu, kādā veidā ir izlietots šis publiskais finansējums un citi kompensācijas veidi;
- c) ietver izmaksu un peļņas kategorijas, kas dod iespēju noteikt, vai ir notikusi šo dažādo darbību šķērssubsidēšana, atbilstīgi **6. panta** prasībām, **un ko regulatīvās iestādes regulatīvā iestāde uzskata par vajadzīgu un samērīgu; [Gr. 133]**
- d) nodrošina pietiekamu detalizētības līmeni, ko regulatīvā iestāde uzskata par vajadzīgu un proporcionālu;
- e) pārskatiem pievieno dokumentu, kurā izklāstītas metodes, kas izmantotas izmaksu sadalīšanai starp dažādām darbībām.

Ja regulēts uzņēmums ietilpst uzņēmumu grupā, regulatīvos pārskatus sagatavo par visu grupu kopumā un par katru meitasuzņēmumu. Turklāt, lai pārliecinātos par to, ka publiskais finansējums ticis izmantots pareizi, regulatīvajos pārskatos ietver pilnīgu informāciju par maksājumiem, kas veikti starp uzņēmumiem.

2. Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem novērošana

Regulatīvajos pārskatos, ko infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz regulatīvajai iestādei:

- a) lai varētu novērot infrastruktūras maksu, nosaka dažādas izmaksu kategorijas, it sevišķi sniedzot pietiekamu informāciju par dažādu pakalpojumu vai pakalpojumu grupu robežizmaksām/tiešajām izmaksām;
- b) sniedz pietiekamu informāciju, lai dotu iespēju novērot atsevišķas maksas, kas samaksātas par pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām); ja regulatīvā iestāde to prasa, šajā informācijā ietver datus par atsevišķu pakalpojumu apjomu, atsevišķu pakalpojumu cenu un kopējiem ieņēmumiem no iekšējiem un ārējiem klientiem par atsevišķiem pakalpojumiem;
- c) lai apzinātu cenu veidošanu, kas, iespējams, apdraud konkurenci (šķērssubsidēšana, dempings un pārmērīgas cenas), norāda izmaksas un ieņēmumus par atsevišķiem pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām), izmantojot attiecīgas izmaksu metodes, atbilstīgi regulatīvās iestādes prasībām.

3. Finansiālo rezultātu rādītāji

Regulatīvajos pārskatos, ko infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz regulatīvajai iestādei, ietver:

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

- a) pārskatu par finansiālajiem rezultātiem;
- b) izdevumu kopsavilkuma pārskatu;
- c) tehniskās apkopes izdevumu pārskatu;
- d) ekspluatācijas izdevumu pārskatu;
- e) ieņēmumu pārskatu;
- f) papildu piezīmes, kas vajadzības gadījumā paplašina un izskaidro pārskatus.

4. Citi aspekti

Infrastrukturās pārvaldītāju gadījumā regulatīvo pārskatu revīziju veic neatkarīgs revidents. Revidenta ziņojumu pievieno regulatīvajiem pārskatiem.

Regulatīvajos pārskatos ietver peļņas un zaudējumu pārskatus un balances, tos saskaņo ar likumā noteiktajiem uzņēmuma pārskatiem un sniedz paskaidrojumus par visiem saskaņotajiem posteņiem.

XI PIELIKUMS

A daļa

Atceltās direktīvas ar sekojošo grozījumu sarakstu

(kā minēts 67. pantā)

Padomes Direktīva 91/440/EK
(OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.)

Padomes Direktīva 2006/103/EK
(OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.)

tikai pielikuma B punkts

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK
(OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)

tikai 1. pants

Padomes Direktīva 95/18/EK
(OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/13/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)

tikai 29. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK
(OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.)

Komisijas Lēmums 2002/844/EK
(OV L 289, 26.10.2002., 30. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK
(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)

tikai 30. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK
(OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)

tikai 2. pants

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

B daļa

Termiņi transponēšanai valstu tiesību aktos

(kā minēts 67. pantā)

Direktīva	Transponēšanas termiņš
91/440/EEK	1993. gada 1. janvāris
95/18/EK	1997. gada 27. jūnijs
2001/12/EK	2003. gada 15. marts
2001/13/EK	2003. gada 15. marts
2001/14/EK	2003. gada 15. marts
2004/49/EK	2006. gada 30. aprīlis
2004/51/EK	2005. gada 31. decembris
2006/103/EK	2007. gada 1. janvāris
2007/58/EK	2009. gada 4. jūnijs

XII PIELIKUMS

Atbilstības tabula

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
2. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkta pirmā daļa	1. panta 1. punkts
		1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
2. panta 2. punkts			2. panta 1. punkts
	1. panta 2. punkts		2. panta 2. punkts
		1. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts
2. panta 3. punkts	1. panta 3. punkts	1. panta 4. punkts	2. panta 4. punkts
2. panta 4. punkts			2. panta 5. punkts
3. pants			3. panta 1. līdz 8. punkts
	2. panta b) un c) apakšpunkts		3. panta 9. un 10. punkts
		2. pants	3. panta 11. līdz 21. punkts
4. pants			4. pants
5. pants			5. pants
6. panta 1. un 2. punkts			6. panta 1. un 2. punkts
9. panta 4. punkts			6. panta 3. punkts
6. panta 1. punkta otrā daļa			6. panta 4. punkts
6. panta 3. punkts			7. panta 1. punkts

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
		4. panta 2. punkts un 14. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts
7. panta 1., 3. un 4. punkts			8. panta 1., 2. un 3. punkts
		6. panta 1. punkts	8. panta 4. punkts
9. panta 1. un 2. punkts			9. panta 1. un 2. punkts
10. panta 3. un 3.a punkts			10. panta 1. punkts un 2. punkta pirmā, otrā un trešā daļa
10. panta 3.b punkts			11. panta 1., 2. un 3. punkts
			11. panta 4. punkts
10. panta 3.c un 3.e punkts			11. panta 5. un 6. punkts
10. panta 3.f punkts			12. pants
		5. pants	13. pants
			14. pants
10.b pants			15. pants
	3. pants		16. pants
	4. panta 1. līdz 4. punkts		17. panta 1. līdz 4. punkts
	5. pants		18. pants
	6. pants		19. pants
	7. pants		20. pants
	8. pants		21. pants
	9. pants		22. pants
	4. panta 5. punkts		23. panta 1. punkts
	10. pants		23. panta 2. un 3. punkts
	11. pants		24. pants
	15. pants		25. pants
		1. panta 1. punkta otrā daļa	26. pants
		3. pants	27. pants
10. panta 5. punkts			28. pants
		4. panta 1. punkts un 3. līdz 6. punkts	29. pants
		6. panta 2. līdz 5. punkts	30. pants
		7. pants	31. pants
		8. pants	32. pants

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
		9. pants	33. pants
		10. pants	34. pants
		11. pants	35. pants
		12. pants	36. pants
		13. pants	38. pants
		14. panta 1. un 3. punkts	39. pants
		15. pants	40. pants
		16. pants	41. pants
		17. pants	42. pants
		18. pants	43. pants
		19. pants	44. pants
		20. panta 1., 2. un 3. punkts	45. panta 1., 2. un 3. punkts
			45. panta 4. punkts
		20. panta 4. punkts	45. panta 5. punkts
		21. pants	46. pants
		22. pants	47. pants
		23. pants	48. pants
		24. pants	49. pants
		25. pants	50. pants
		26. pants	51. pants
		27. pants	52. pants
		28. pants	53. pants
		29. pants	54. pants
		30. panta 1. punkts	55. pants
		30. panta 2. punkts	56. panta 1. punkts
		31. pants	57. pants
12. pants			58. pants
14.a pants		33. panta 1., 2. un 3. punkts	59. pants
			60. pants
			61. pants
			62. pants
11. pants		34. pants	63. pants
11.a pants		35. panta 1., 2. un 3. punkts	64. pants

Trešdiena, 2011. gada 16. novembris

Direktīva 91/440/EEK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
10. panta 9. punkts			65. pants
		38. pants	66. pants
			67. pants
	17. pants	39. pants	68. pants
16. pants	18. pants	40. pants	69. pants
			I pielikums
II pielikums			II pielikums
		II pielikums	III pielikums
			IV pielikums
	Pielikums		V pielikums
		I pielikums	VI pielikums
			VII pielikums
			VIII pielikums
		III pielikums	IX pielikums
			X pielikums