

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

P7_TA(2014)0147

Vienota Eiropas dzelzceļa telpa *I**

Eiropas Parlamenta 2014. gada 26. februāra normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

(2017/C 285/52)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0029),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C7-0025/2013),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā pamatotos atzinumus, kurus saskaņā ar 2. protokolu par subsidiaritātes un proporcionalitātes principu piemērošanu iesniedza Francijas Senāts, Lietuvas parlaments, Luksemburgas Lielhercogistes Deputātu palāta, Nīderlandes Senāts, Nīderlandes Pārstāvju palāta un Zviedrijas parlaments un kuros norādīts, ka leģislatīvā akta projekts neatbilst subsidiaritātes principam,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2013. gada 11. jūlija atzinumu ⁽¹⁾,
 - ņemot vērā Reģionu komitejas 2013. gada 8. oktobra atzinumu ⁽²⁾,
 - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas un Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A7-0037/2014),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
 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(2013)0029

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta pirmajā lasījumā 2014. gada 26. februārī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/.../ES, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

⁽¹⁾ OV C 327, 12.11.2013., p. 122.

⁽²⁾ OV C 356, 5.12.2013., p. 92.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

ņemot vērā 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 ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) **Pēdējā Iepriekšējā** desmitgadē **Eiropas autoceļu tīkls ir pieaudzis par 27 %, turpretī izmantotais dzelzceļa tīkls ir samazinājies par 2 %**. Turklāt pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugums pa dzelzceļu nav bijis pietiekams, lai palielinātu īpatsvaru salīdzinājumā ar autotransportu un aviāciju. Pasažieru pārvadājumu daļa pa dzelzceļu Eiropas Savienībā diezgan stabili ir palikusi 6 % apjomā, un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstība ir atpalikusi no augošajām prasībām piedāvājuma vai kvalitātes ziņā. [Gr. 1]
- (1a) **Nepietiekamajam dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaram Eiropā ir dažādi iemesli, proti, negodīga konkurence ar citiem transporta veidiem, nepietiekama politiskā griba attīstīt dzelzceļa transportu un pārāk mazi ieguldījumi dzelzceļa tīklos**. [Gr. 2]
- (2) Kravu un starptautiskajiem pasažieru vilcieniem Savienības tirgi ir atvērti konkurencei kopš 2007. gada un 2010. gada attiecīgi ar Direktīvu 2004/51/EK ⁽⁴⁾ un Direktīvu 2007/58/EK ⁽⁵⁾. Turklāt dažas dalībvalstis ir atvērušas konkurencei savus iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, vai nu ieviešot brīvas piekļuves tiesības vai organizējot piedāvājumu konkursus sabiedrisko pakalpojumu līgumu noslēgšanai, vai abējādi.
- (2a) **Būtu jāveic pārskats par šo direktīvu ieviestajiem noteikumiem attiecībā uz sniegto pakalpojumu kvalitāti, pamatojoties uz faktiem, piedāvājumu klāstu un izmantojuma intensitāti un piemēroto maksu un tarifiem**. [Gr. 3]
- (2b) **Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveide ir lielā mērā atkarīga no pieņemto tiesību aktu efektīvas un pilnīgas piemērošanas visās dalībvalstīs paredzētajos termiņos. Ņemot vērā šajā jomā konstatētās nepilnības, dalībvalstīm būtu skrupulozi jāuzrauga Savienības tiesību aktu īstenošana**. [Gr. 4]
- (2c) **Vairākos pētījumos un aptaujās ir secināts, ka dalībvalstīs, kuras ir atvērušas savu iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgu, piemēram, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē, dzelzceļa pārvadājumu tirgus ir pieaudzis, un pasažieri, kā arī darbinieki ir apmierinātāki**. [Gr. 5]
- (3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ⁽⁶⁾, izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar kopīgiem noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldībai, infrastruktūras finansēšanai un maksas iekasēšanai, nosacījumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un par dzelzceļa tirgus regulatīvo uzraudzību. Tagad, kad visi šie elementi ir izveidoti, ir iespējams pabeigt Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības reformu ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, lai uzlabotu dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti visā Savienībā, vienlaikus aizsargājot sociālos standartus un nodarbinātības kārtību. [Gr. 6]

⁽¹⁾ OV C 327, 12.11.2013., 122. lpp.

⁽²⁾ OV C 356, 5.12.2013., 92. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 26. februāra nostāja.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK (2007. gada 23. oktobris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- (3a) *Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanas pabeigšanu uzskata par svarīgu priekšnoteikumu, lai dzelzceļš cenas un kvalitātes ziņā varētu kļūt par ticamu alternatīvu citiem transporta veidiem. [Gr. 7]*
- (4) Direktīvā 2012/34/ES noteikts, ka Komisija vajadzības gadījumā ierosina likumdošanas pasākumus saistībā ar iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un rada piemērotus apstākļus, lai nodrošinātu **pēc iespējas efektīvāku**, nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, **tostarp vēsturiskiem operatoriem piederošai tirdzniecības infrastruktūrai**, balstoties uz pastāvošo nošķiršanas prasību starp infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbībām. [Gr. 8]
- (4a) *Iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana labvēlīgi ietekmēs Eiropas dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbību. Tas nodrošinās lielāku elastīgumu un vairāk iespēju uzņēmumiem un pasažieriem. Arī dzelzceļa personāls iegūs no šādas tirgus atvēršanas, jo uzlabosies viņu iespējas sniegt pakalpojumus jauniem tirgus dalībniekiem. Pieredzējuši darbinieki var dot pievienoto vērtību jauniem tirgus dalībniekiem, kā rezultātā tiks nodrošināti labāki darba apstākļi. [Gr. 9]*
- (4b) *Dalībvalstis ir atbildīgas par dzelzceļa personāla darba tirgus organizēšanu vietējā mērogā. Tomēr tām jānodrošina, ka veids, kādā darba tirgus tiek organizēts, nekaitē pakalpojuma kvalitātei. Savienības tiesību akti jau patlaban nodrošina skaidru regulējumu dzelzceļa personāla aizsardzībai. [Gr. 10]*
- (5) Jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izveidojot koordinācijas komiteju, lai panāktu efektīvu pārvaldību un infrastruktūras izmantošanu. **Turklāt, lai nodrošinātu tīkla ikdienas pārvaldības darbību netraucētu norisi, tostarp tīkla satiksmes pārvaldību ziemas sezonā, infrastruktūras pārvaldītājam kustības vadības līmenī būtu jāsaprot sava darbība ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, nemazinot savu neatkarību un atbildību par tīkla pārvaldību un pildot spēkā esošos noteikumus. [Gr. 117]**
- (6) Dalībvalstīm būtu arī jānodrošina, ka visas ilgtspējīgai attīstībai un ekspluatācijai vajadzīgās funkcijas saskaņotā veidā pārvalda pats dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.
- (6a) *Lai Eiropas dzelzceļa telpā garantētu pietiekamu un godīgu konkurenci, svarīgi ir ne tikai nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, bet arī integrēt valstu sliežu tīklus un stiprināt regulatīvās iestādes. Šāda stiprināšana attiecas gan uz kompetento regulatīvo iestāžu kompetenču paplašināšanu, gan uz tāda regulatīvo iestāžu tīkla izveidošanu, kas nākotnē ieņemtu galveno pozīciju ES dzelzceļa tirgus regulēšanā. [Gr. 12]*
- (6b) *Būtu jānosaka, ka infrastruktūras pārvaldītājam, pildot visus šajā direktīvā paredzētos pienākumus, jāizmanto sava kompetence, lai pastāvīgi uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību nolūkā sniegt tās lietotājiem augstas kvalitātes pakalpojumus. [Gr. 13]*
- (7) *Neskarot dalībvalstu kompetenci infrastruktūras plānošanas un finansēšanas jomā, pārrobežu jautājumi, piemēram, maksas par piekļuvi sliežu ceļiem, efektīvi jārisina starp infrastruktūras pārvaldītājiem dažādās dalībvalstīs, izveidojot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu. [Gr. 14]*
- (8) *Lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, jānovērš jebkādi interešu konflikti, kas izriet no integrētas infrastruktūras, kas aptver integrētām struktūrām vajadzētu būt veidotām tā, lai nerastos interešu konflikti starp infrastruktūras pārvaldību un pārvadājumu darbību. Vienīgā iespēja nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ir novērst motivāciju diskriminēt konkurentus. Tā ir prasība, lai veiksmīgi atvērtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Tas arī novērstu šķērssubsidēšanas iespējas, kas pastāv šādās integrētās struktūrās un rada tirgus traucējumus, kā arī pasākumus attiecībā uz darbinieku atalgojumu un citus ieguvumus, kuri varētu radīt preferenciālu attieksmi pret kādu no konkurentiem. [Gr. 15]*

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- (9) Spēkā esošās prasības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā noteikts Direktīvā 2012/34/ES, attiecas tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja galvenajām funkcijām, kas ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu piešķirumu un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras lietošanas maksu. Tomēr ir nepieciešams, lai visas funkcijas īstenotu neatkarīgi, jo dažas funkcijas tikpat labi var izmantot, lai diskriminētu konkurentus. Tas jo īpaši attiecas uz lēmumiem **par piekļuvi bilešu pārdošanas pakalpojumiem, stacijām un depo, kā arī** par ieguldījumiem vai tehnisko apkopi, ko var pieņemt tā, ka tiek atbalstītas tīkla daļas, kuras galvenokārt izmanto integrētā uzņēmuma transporta operatori. Lēmumi par tehniskās apkopes darbu plānošanu var ietekmēt vilcienu ceļu pieejamību konkurentiem. [Gr. 16]
- (9a) *Lai gan ir īstenoti Direktīvā 2013/34/ES paredzētie drošības pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, vertikāli integrētie uzņēmumi varētu izmantot savu struktūru, lai piešķirtu nepamatotas konkurences priekšrocības dzelzceļa operatoriem, kuri ir šā uzņēmuma daļa.* [Gr. 17]
- (10) Direktīvas 2012/34/ES spēkā esošās prasības ietver tikai juridisko un organizatorisko neatkarību un neatkarību lēmumu pieņemšanā. Tas pilnībā neizslēdz iespēju saglabāt integrētu uzņēmumu, kamēr šajās trijās kategorijās ir nodrošināta neatkarība. Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas neatkarību jānodrošina, ka atbilstošas garantijas izslēdz integrēta uzņēmuma kontroli pār infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanu. Tomēr pat pilnībā īstenotas šādas garantijas pilnībā nelikvidē visas diskriminējošas rīcības iespējas pret konkurentiem, kādas pastāv vertikāli integrētā uzņēmumā. Konkrēti, integrētās struktūrās joprojām pastāv šķērssubsidēšanas potenciāls, vai vismaz regulatīvajām iestādēm ir ļoti grūti kontrolēt un piemērot drošības pasākumus, kuri izveidoti, lai novērstu šādu šķērssubsidēšanu. Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību institucionāla nošķiršana ir visefektīvākais pasākums, kā atrisināt šīs problēmas.
- (11) ~~Tādēļ dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, ka tā pati juridiska vai fiziska persona vai personas nevar kontrolēt infrastruktūras pārvaldītāju un vienlaikus īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Un otrādi — ja persona kontrolē~~ **Tādējādi ar šo direktīvu, kuras mērķis ir izveidot brīvu un netraucētu konkurenci starp visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir izslēgta iespēja, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, būtu jāizslēdz iespēja tai īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmums varētu saglabāt vertikāli integrētu modeli, kā aprakstīts tās 3. pantā.** [Gr. 18]
- (12) Ja dalībvalsts patur tādu infrastruktūras pārvaldītāju, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, tai vismaz jāievieš stingri drošības pasākumi, kas garantētu visa infrastruktūras pārvaldītāja faktisku neatkarību no integrētā uzņēmuma. Šīm garantijām būtu jāattiecas ne tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmuma organizāciju saistībā ar integrēto uzņēmumu, bet arī uz infrastruktūras pārvaldītāja vadības struktūru, un, cik tas iespējams integrētā struktūrā, jānovērš finanšu pārvedumi starp infrastruktūras pārvaldītāju un citu integrētā uzņēmuma juridisku vienību. Šīs garantijas ne tikai atbilst tam, kas vajadzīgs, lai izpildītu Direktīvā 2012/34/ES iekļautās prasības par neatkarību lēmumu pieņemšanā par galvenajām funkcijām saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāju vadības neatkarību, bet, neaprobežojoties tikai ar šīm prasībām, pievieno klauzulas, lai izslēgtu iespēju, ka infrastruktūras pārvaldītāju ienākumus varētu izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrētā uzņēmuma vienības. Tas būtu jāpiemēro neatkarīgi no dalībvalsts finanšu jomas tiesību aktu piemērošanas un neskarot ES noteikumus par valsts atbalstu.
- (12a) *Iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas procesā būtu nopietni jāpievēršas dzelzceļu drošības uzlabošanai, jo īpaši tad, kad tiek reformētas pašlaik ieviestās integrētās struktūras, lai izvairītos no papildu administratīvo šķēršļu radīšanas, kuri apdraud drošības uzturēšanu un uzlabošanu.* [Gr. 19]
- (12b) *Iespējai, ka infrastruktūras pārvaldītājs maksā dividendes vertikāli integrēta uzņēmuma galīgajam īpašniekam, nevajadzētu kavēt infrastruktūras pārvaldītājam saprātīgā termiņā, kā to paredz šī direktīva, izveidot rezerves nolūkā uzlabot uzņēmuma finansiālo situāciju un līdzsvarot kontus. Visi infrastruktūras pārvaldnieka veiktie dividenžu maksājumi jāparedz izmantošanai ieguldījumos ekspluatācijā esošās dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanai.* [Gr. 107]

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- (12c) *Kontrolakciju sabiedrība vertikāli integrētajā uzņēmumā var iesaistīties stratēģisku lēmumu pieņemšanā, kas nepieciešami dzelzceļa transporta sistēmas kā vienota veseluma veiksmīgas funkcionēšanas nodrošināšanai visu to pušu interesēs, kas aktīvi darbojas dzelzceļa tirgū, neskarot lēmumus, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām. [Gr. 108]*
- (12d) *Arī vertikāli integrēta uzņēmuma galīgo īpašnieku pārstāvjiem vajadzētu būt iespējai uzraudzības padomē iekļaut galīgo īpašnieku izraudzītas, taču šo īpašnieku nenodarbinātas personas, ja tām nav nekādu pienākumu vai interešu kādā citā no vertikāli integrētā uzņēmuma vienībām. [Gr. 109]*
- (12e) *Noteikumiem, kas garantē infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību vertikāli integrētā uzņēmumā, nevajadzētu skart Eiropas Savienības Statistikas biroja kritērijus par valsts budžeta deficītu un parādu, jo kontrolakciju sabiedrība jebkurā gadījumā, pat ņemot vērā garantijas infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības nodrošināšanai, var vienmēr saglabāt tiesības uz infrastruktūru, kā arī pietiekamu skaitu funkciju, lai tā netiktu uzskatīta tikai par mākslīgu vienību, kuras vienīgais mērķis ir valsts budžeta parāda samazināšana šo kritēriju izpratnē. [Gr. 110]*
- (13) *Neraugoties uz tādu drošības pasākumu, kas garantē neatkarību, īstenošanu, vertikāli integrētie uzņēmumi varētu ļaunprātīgi izmantot savu struktūru, lai dotu nepamatotas konkurences priekšrocības dzelzceļa operatoriem, kas pieder šādam uzņēmumam. Šā iemesla dēļ, neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, Komisijai pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas būtu jāpārlicinās, ka minētie drošības pasākumi tiek efektīvi īstenoti un ir novērsti visi atlikušie konkurences traucējumi. Gadījumā, ja Komisija nevar apstiprināt, ka tas ir paveikts, visām dalībvalstīm būtu jāvar ierobežot vai atsaukt attiecīgo operatoru piekļuves tiesības.*
- (13a) *Ņemot vērā tīklu nevienādīgumu to lieluma un blīvuma ziņā un valsts, vietējo un reģionālo iestāžu organizatorisko struktūru dažādību, kā arī to attiecīgo pieredzi saistībā ar tirgus atvēršanu, būtu jānodrošina katrai dalībvalstij pietiekama elastība organizēt savu tīklu tā, lai varētu panākt optimālu apvienojumu attiecībā uz atklātas piekļuves pakalpojumiem un pakalpojumiem, kas nodrošināti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, tādējādi panākot, ka visiem pasažieriem tiek sniegti augstas kvalitātes pakalpojumi. Kad ir apzināti sabiedrisko pakalpojumu līgumi, par kuriem izsludināt konkursu, katrai dalībvalstij rūpīgi jānosaka pakalpojuma uzraudzības mehānismi, ko piedāvāt gadījumā, ja konkurss nebeidzas veiksmīgi. Šādi mehānismi nekādā veidā nedrīkst uzlikt papildu slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniegs attiecīgo pakalpojumu. [Gr. 20]*
- (14) *Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru **vai to nodrošināto pakalpojumu kvalitāti** un ja apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde. [Gr. 21]*
- (15) *Regulatīvajām iestādēm **pēc savas iniciatīvas** pēc pieprasījuma, ko iesniedz ieinteresētās personas, un pamatojoties uz ~~objektīvām ekonomiskām analizēm~~ **objektīvu ekonomikas analīzi**, būtu jānovērtē tādu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu potenciālā ekonomiskā ietekme, kurus sniedz saskaņā ar esošo sabiedrisko pakalpojumu līgumu brīvas piekļuves nosacījumiem. [Gr. 22]*
- (16) *Novērtēšanas procesā būtu jāņem vērā vajadzība nodrošināt visiem tirgus dalībniekiem pietiekamu tiesisko noteiktību savu darbību veikšanai. Procedūrai vajadzētu būt tik vienkāršai, efektīvai un pārredzamai, cik vien iespējams, un saskaņā ar procesu, kas ir spēkā attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu.*
- (17) *Vērtējot, vai tiku izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji. Šādi kritēriji un piemērojamās procedūras detaļas laika gaitā var mainīties, jo īpaši ņemot vērā regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi, un var ņemt vērā iekšzemes pasažieru pārvadājumu īpatnības.*
- (18) *Novērtējot, vai tiku izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, regulatīvajām iestādēm būtu jāapsver paredzētā pakalpojuma ekonomiskā **un sociālā** ietekme uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, ņemot vērā tā ietekmi uz visu pakalpojumu, kas ietverti šādu sabiedrisko pakalpojumu līgumā, rentabilitāti, sekas attiecībā uz **sociālās politikas uzlabošanu konkrētajā teritorijā un neto izmaksas** kompetentajai publiskajai*

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

iestādei, kas piešķir līgumus. Lai veiktu šādu novērtējumu, jāizpēta tādi faktori kā pasažieru pieprasījums, bilešu cenas, bilešu tirdzniecības organizācija, pieturu atrašanās vietas un skaits, kā arī piedāvāto jauno pakalpojumu laika grafiks un biežums. [Gr. 23]

- (18a) *Lai noteiktu, vai pakalpojumi, kas sniegti saskaņā ar brīvo piekļuvi, ir ietekmējuši to pakalpojumu kvalitāti, kas sniegti tajā pašā tīklā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, regulatīvajām iestādēm jāņem vērā ietekme uz tīklu, saziņas uzturēšana un to pakalpojumu precizitāte, kuri sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu.* [Gr. 24]
- (19) *Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm būtu jāspēj prasīt jāprasa, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā bilešu, tiesās satiksmes bilešu un rezervācijas sistēmā. Ja šāda sistēma ir izveidota, ir šādai sistēmai būtu jānodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.* [Gr. 25]
- (19a) *Ir svarīgi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistās bilešu integrētu sistēmu izveidē, jo īpaši vietējā un reģionālā transporta jomā, lai dzelzceļa transportam piesaistītu vairāk pasažieru. Šādām sistēmām nebūtu jārada tirgus traucējumi vai diskriminācija starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.* [Gr. 26]
- (19b) *Tā kā jaunās dzelzceļa nozares tiesību aktu paketes mērķis ir stiprināt pasažieru tiesības un tā kā “pārvietošanās brīvība” ir viens no Savienības pamatpilāriem, jāpieliek lielākas pūles, lai garantētu šīs tiesības arī personām ar invaliditāti un cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Tāpēc uzlabota piekļuve transporta līdzekļiem un infrastruktūrai ir prioritāte. Lai sasniegtu šo mērķi, jāveicina pārrobežu attiecības. Tas attiecas arī uz šai īpašajai pasažieru kategorijai sniegto palīdzību, kas jāsaņem plašākā sistēmā. Šajā saistībā aicina uzsākt apspriešanos ar sociālajiem partneriem, iedzīvotājiem un personu ar invaliditāti tiesībsargājošajām iestādēm.* [Gr. 27]
- (19c) *Nēmot vērā pieredzi, kas gūta, izmantojot Direktīvas 2012/34/ES 57. pantā paredzēto regulatīvo iestāžu tīklu, Komisijai ne vēlāk kā līdz 2016. gada 31. decembrim būtu jāsaņem tiesību akta priekšlikums, kas nostiprina regulatīvo iestāžu tīklu, nodrošinot šā tīkla procedūrām oficiālu statusu, kā arī nodrošinot juridisku statusu pašam tīklam. Minētajai iestādei būtu jāpilda uzraudzības un arbitražas pienākumi, lai risinātu pārrobežu un starptautiskas problēmas un izskatītu valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības.* [Gr. 28]
- (19d) *Lai izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un ņemot vērā konkurenci dzelzceļa pārvadājumu nozarē, Komisija aņemas aktīvi atbalstīt un veicināt sociālā dialoga veidošanu Savienības līmenī ar mērķi nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu nozarē strādājošo darba ņēmēju pastāvīgu aizsardzību pret nevēlamo ietekmi, ko varētu radīt tirgus atvēršana, piemēram, sociālo dempingu.* [Gr. 29]
- (19e) *Pasažieriem jābūt piekļuvei funkcionējošām tranzīta bilešu sistēmām un integrēto bilešu sistēmām. Šādas sistēmas arī padarītu dzelzceļu kā transporta veidu saistošāku iedzīvotājiem. Nozares pārstāvju izstrādātajām tranzīta bilešu sistēmām dalībvalstīs vajadzētu būt savstarpēji sadarbspējīgām, lai varētu izveidot tādu Savienības sistēmu, kas aptver visus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmumus.* [Gr. 30]
- (19f) *Nēmot vērā pieredzi, kas gūta, izmantojot regulatīvo iestāžu tīklu, kurš izveidots saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 57. pantu, Komisijai ne vēlāk kā līdz 2016. gada 31. decembrim jāsaņem tiesību akta priekšlikums, lai tīklu aizstātu ar Eiropas regulatīvo iestādi, nodrošinot tās procedūrām oficiālu statusu, kā arī nodrošinot šādai iestādei juridisku statusu savlaicīgi pirms iekšzemes pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgus atvēršanas. Minētajai iestādei būtu jāpilda uzraudzības un arbitražas pienākumi, lai risinātu pārrobežu un starptautiskas problēmas un izskatītu valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības.* [Gr. 31]
- (19 g) *Lai izvairītos no maldinoša sociālā dempinga, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums būtu vienīgi jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus tikai tad, ja tas atbilst darba koplīgumiem vai valsts tiesību aktiem, nosakot tādus pašus standartus dalībvalstī, kurā tas plāno darboties. Tālāk būtu jāparedz noteikums par vienlīdzīgu atalgojumu vienā un tajā pašā vietā. Kompetentajai regulatīvajai iestādei būtu jāuzrauga atbilstība šai prasībai.* [Gr. 32]

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- (19h) Valsts regulatīvajai iestādei būtu jāapstiprina noteikumi par darbinieku pārcelšanu vai jāprasa tajos veikt izmaiņas. Attiecībā uz darbiniekiem, kuri jāpārceļ, var paredzēt arī piemērot atteikuma tiesības. Regulatīvajai iestādei, pieņemot lēmumu, būtu jācenšas nepieļaut, ka infrastruktūras pārvaldītājs nodod konfidenciālu informāciju citai integrētā uzņēmuma struktūrai. [Gr. 33]
- (19i) Tirgus atvēršana nedrīkst negatīvi ietekmēt dzelzceļa nozares darbinieku darba un sociālos apstākļus. Jāievēro attiecīgās sociālās klauzulas, lai nepieļautu sociālo dumpingu un negodīgu konkurenci no to jauno dalībnieku puses, kas neievēro dzelzceļa nozares minimālos sociālos standartus. [Gr. 34]
- (19j) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem savās drošības sistēmās vajadzētu iedibināt "taisnīguma kultūru", lai aktīvi mudinātu personālu ziņot par negadījumiem, incidentiem un bīstamajām situācijām, kas ir saistītas ar drošību, nebaidoties no soda vai diskriminācijas. Taisnīguma kultūra ļauj dzelzceļa nozarei mācīties no pieredzes, kas gūta avārijās, starpgadījumos un gandrīz notikušos nelaimes gadījumos, un tādējādi uzlabot darbinieku un pasažieru drošību uz dzelzceļa. [Gr. 35]
- (19k) Komisijai būtu jānodrošina, lai dalībvalstis pareizi un pilnībā ieviestu Padomes Direktīvas 2005/47/EK⁽¹⁾ noteikumus. [Gr. 36]
- (19l) Ņemot vērā vienotās Eiropas dzelzceļa telpas attīstību un dzelzceļa transporta tirgus turpmāko atvēršanu, dalībvalstīm būtu jāizmanto koplīgumi, lai nepieļautu sociālo dumpingu un negodīgu konkurenci. [Gr. 37]
- (19m) Komisijai būtu jānovērtē šīs direktīvas ietekme uz vilcienu personāla darba tirgus attīstību un attiecīgā gadījumā jāierosina jauni tiesību akti par šāda personāla sertificēšanu. [Gr. 38]
- (19n) Vilciena personāls ir profesionāla grupa dzelzceļa nozarē, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus. Parasti personāls veic darbības drošības uzdevumus dzelzceļa sistēmā un ir atbildīgs par pasažieru komfortu un drošību vilcienā. Būtu lietderīgi ieviest personāla sertifikāciju, kas būtu līdzīga lokomotīvu mašīnistu sertifikācijai, lai nodrošinātu augsta līmeņa kvalifikāciju apliecināšanos dokumentus un prasmes, atzītu šīs profesionālās grupas nozīmi dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem drošībai, kā arī veicinātu darba ņēmēju mobilitāti. [Gr. 39]
- (19o) Valsts regulatīvajai iestādei būtu jāapstiprina noteikumi par darbinieku pārcelšanu vai jāprasa tajos veikt izmaiņas. Attiecībā uz darbiniekiem, kuri jāpārceļ, var paredzēt arī piemērot atteikuma tiesības. Regulatīvajai iestādei, pieņemot lēmumu, būtu jācenšas nepieļaut, ka infrastruktūras pārvaldītājs nodod konfidenciālu informāciju citai integrētā uzņēmuma struktūrai. [Gr. 40]
- (20) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošajiem dokumentiem⁽²⁾ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota,
- (20a) Infrastruktūras pārvaldītājiem jāsadarbjas, ja notiek starpgadījumi vai negadījumi, kas ietekmē pārrobežu satiksmi, lai apmainītos ar jebkādu būtisku informāciju un tādējādi izvairītos no plašākas negatīvas ietekmes. [Gr. 41]
- (20b) Regulatīvās iestādes kompetencē jābūt infrastruktūras apkopes darbu uzraudzībai, lai nodrošinātu, ka tie netiek veikti veidā, kas rada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. [Gr. 42]
- (20c) Infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vertikāli integrētā uzņēmumā, jāspēj piedāvāt saviem darbiniekiem konkrētus sociālos pakalpojumus telpās, kuras izmanto citas vertikāli integrētā uzņēmuma vienības. [Gr. 43]

⁽¹⁾ Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīva 2005/47/EK par Nolīgumu starp Eiropas Dzelzceļa kopieni (CER) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa sektorā (OV L 195, 27.7.2005., 15. lpp.).

⁽²⁾ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- (20d) *Infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vertikāli integrētā uzņēmumā, jāļauj sadarboties ar citām vertikāli integrētā uzņēmuma vienībām attiecībā uz IT sistēmu izstrādi, ja to atļauj regulatīvā iestāde.* [Gr. 44]
- (20e) *Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1371/2007 ⁽¹⁾ 9. pantā paredzētie bilešu, tranzīta bilešu un rezervāciju piedāvāšanas nosacījumi Savienībā būtu jāuzskata par izpildītiem, kad līdz 2019. gada 12. decembrim būs izveidota kopīga ceļojumu informācijas un bilešu pārdošanas sistēma atbilstīgi šīs direktīvas noteikumiem.* [Gr. 45]
- (20f) *Regulatīvā iestāde var izstrādāt vadlīnijas par to, lai veicinātu infrastruktūras pārvaldītāja darbinieku un vadītāju neatkarību vertikāli integrētā uzņēmumā attiecībā uz vilcienu ceļu piešķirumu un infrastruktūras lietošanas maksu.* [Gr. 118]
- (20 g) *Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstis jebkurā laikā var brīvi izvēlēties starp dažāda veida infrastruktūras pārvaldītāju struktūrām, kas pastāv līdzās Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā, proti, nodalītiem un vertikāli integrētiem uzņēmumiem, pat ja tās jau ir ieviesušas nodalītu struktūras veidu. Ar šo direktīvu paredz dažādus noteikumus un principus, kas reglamentē šādu struktūru iekšējo organizāciju.* [Gr. 47]
- (20h) *Šajā direktīvā uzraudzības padomes, direktoru padomes, valdes vai citu institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, koncepcija būtu jāpiemēro dalībvalstī spēkā esošajām korporatīvajām struktūrām, vienlaicīgi izvairoties no papildu institūciju izveidošanas.* [Gr. 119]

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2012/34/ES groza šādi.

-1. Direktīvas 1. pantam pievieno šādus punktus:

“2.a Šīs direktīvas mērķis ir padarīt dzelzceļa transportu kā transporta veidu saistošāku Eiropas iedzīvotājiem. Direktīvas mērķis ir palīdzēt izveidot praktiski izmantojamas informācijas un integrēto bilešu sistēmas. Tranzīta bilešu sistēmām, ko izveidojis katras dalībvalsts nozares pārstāvis, būtu jābūt sadarbspējīgām un jābūt sasaistītām, lai sekmētu Savienības mēroga sistēmas izveidi, kurā aptverti visi dzelzceļa pasažieru pārvadātāji. [Gr. 49]

2.b Šīs direktīvas mērķa — pabeigt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi — sasniegšana būs balstīta uz sociālo dialogu Savienības līmenī, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa nozares darbinieki ir pienācīgi aizsargāti pret nevēlamām tirgus atvēršanas sekām.” [Gr. 50]

-1.b Direktīvas 2. pantā iekļauj šādu punktu:

“3.a Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d un 7.e pantu nepiemēro attiecībā uz tīkliem, kuru sliežu ceļu garums ir mazāks par 500 km, ja:

(a) šie tīkli nav stratēģiski nozīmīgi Eiropas dzelzceļa tirgus darbībai vai

(b) tie ir tehniski un organizatoriski izolēti no galvenā iekšzemes dzelzceļu tīkla.” [Gr. 87]

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

1. Direktīvas 3. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas nodrošina dzelzceļa infrastruktūras izveidi, ekspluatāciju un uzturēšanu tīklā; izveide ietver tīkla plānošanu, finanšu un investīciju plānošanu, kā arī infrastruktūras būvniecību un uzlabojumus; infrastruktūras ekspluatācija ietver visus vilcienu ceļu iedalīšanas procesa elementus, ieskaitot pieejamības noteikšanu un vērtējumu, kā arī atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas, ieskaitot maksas noteikšanu un iekasēšanu; uzturēšana ietver infrastruktūras atjaunošanu un citas aktīvu pārvaldības darbības;”;

(b) svītro 5. punktu;

(c) pievieno šādu jaunu punktu:

“31) “vertikāli integrēts uzņēmums” ir uzņēmums, kur:

- viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieder vai daļēji pieder tam pašam uzņēmumam, kam pieder infrastruktūras pārvaldītājs (kontrolāciju sabiedrība), vai
- infrastruktūras pārvaldītājs pieder vai daļēji pieder vienam vai vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, vai
- viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieder vai daļēji pieder infrastruktūras pārvaldītājam.”.

(ca) Pievieno šādu punktu.

“(32) “integrētā biļešu sistēma” ir biļešu sistēma, kas ļauj personai ceļot, veicot pārsēšanos viena transporta veida transportlīdzeklī vai dažādu transporta veidu transportlīdzeklī, piemēram, vilcienos, autobusus, tramvajos, metro, prāmjos vai lidmašīnās;”;

(cb) pievieno šādu punktu.

“(33) “tranzīta biļete” ir biļete vai biļetes, kas uzskatāmas par pārvadājuma līgumu par tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi;” [Gr. 52]

(cc) pievieno šādus punktus:

“(34) “uzraudzības padome” ir jebkura uzņēmuma īpašnieku iecelta personu grupa, lai veicinātu īpašnieku interešu īstenošanu, uzraudzītu un kontrolētu uzņēmuma augstākās operatīvas vadības locekļu darbu un apstiprinātu galvenos uzņēmējdarbības vadības lēmumus;

(35) “valde” ir jebkura personu grupa, kuras atbildīgas par uzņēmuma ikdienas pārvaldības darbību īstenošanu;” [Gr. 53]

(cd) pievieno šādu punktu:

“(36) “pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumi” ir pasažieru pakalpojumi, kurus sniedz uz īpaši tam būvētām ātrgaitas līnijām, kas ir viscaur aprīkotas tā, lai nodrošinātu vilcienu kustību 250 km/h vai ātrāk, un kuros vilcienu kustība ar šādu ātrumu notiek ceļojuma lielāko daļu.”; [Gr. 54]

2. Direktīvas 6. panta 2. punktu svītro.

2.a Iekļauj šādu pantu:

“6.a pants

Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts un ka komerciāli jutīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, nekādi šīs direktīvas noteikumi neaizliedz dalībvalstīm atļaut infrastruktūras pārvaldītājam pārrēdzami, neizslēdzoši un nediskriminējoši noslēgt sadarbības līgumus ar vienu vai vairākiem pretendentiem par konkrētu tīkla līniju vai vietējo vai reģionālo tīkla daļu, lai tādējādi finansiāli stimulētu šādu pretendentu palielināt savas sadarbības efektivitāti saistībā ar attiecīgo tīkla daļu. Šādi stimuli var ietvert maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājumus vai palielinājumus, kas atbilst dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja iespējamiem izmaksu ietaupījumiem vai ieņēmumu palielinājumiem šādas sadarbības rezultātā. Šāda sadarbība tiek vērsta uz pārtraukumu, apkopes darbu vai pārslogotas infrastruktūras, vai tādas līnijas vai tīkla daļas efektīvāku pārvaldību, kas bieži saskaras ar kavējumiem, vai uz drošības uzlabošanu.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

Tās ilgums nedrīkst pārsniegt piecus gadus, un to var atjaunot. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 55. pantā minēto regulatīvo iestādi par plānoto sadarbību. Regulatīvā iestāde dod savu iepriekšēju apstiprinājumu sadarbības līgumam, pieprasa tā grozījumus vai noraida to, ja nav atbilstības iepriekš izklāstītajiem nosacījumiem. Tā var pieprasīt līguma grozījumus jebkurā līguma darbības posmā. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 7. d pantā minēto koordinācijas komiteju par sadarbības līgumu. Šo punktu nepiemēro sadarbībai, ko atļauj saskaņā ar 7.a un 7.b pantu starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ietilpst vienā un tajā pašā vertikālā integrētā uzņēmumā.”. [Gr. 120]

3. Direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja institucionālā nošķirtība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas funkcijas, kas minētas 3. panta 2. punktā, un ir neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Ja uzņēmumam, kas nav infrastruktūras pārvaldītājs, šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā pieder un ir pārvaldījumā daži dzelzceļa infrastruktūras elementi, kas noteikti I pielikumā, dalībvalstis var nolemt, ka šī kārtība ir jāturpina, ar noteikumu, ka šie uzņēmumi ir juridiski nošķirti un neatkarīgi no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma. [Gr. 121]

Lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji ir organizēti uzņēmumā, kas ir juridiski nošķirts no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

2. Dalībvalstis arī nodrošina, ka tai pašai juridiskai vai fiziskai personai vai personām nav atļauts:

- a) tieši vai netieši kontrolēt Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 (*) nozīmē, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot jebkādas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju vienlaikus;
- b) iecelt infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekļus un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos;
- c) būt par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekli;
- d) pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūru vai būt infrastruktūras pārvaldītāja vadības sastāvā, un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, vai pārvaldīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai būt tā vadības sastāvā, un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmumā.

3. Šā panta īstenošanai, ja 2. punktā minētās personas ir dalībvalsts vai cita publiska struktūra, divas publiskās iestādes, kas ir atsevišķas un juridiski nošķirtas viena no otras un kuras īsteno infrastruktūras pārvaldītāja no vienas puses, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, no otras puses, kontroli vai citas tādas tiesības attiecībā uz tiem, kuras minētas 2. punktā, nav uzskatāmas par vienu un to pašu personu vai personām.

4. Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt apakšlīgumus par īpašiem izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras, ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā.

4.a Ar nosacījumu, ka tiek ievēroti 1.–3. punkta noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāja institucionālo nošķiršanu, ka nerodas interešu konflikts un ka ir garantēta komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte, dalībvalstis var infrastruktūras pārvaldītājam atļaut pārrēdzami, neizslēdzoši un nediskriminējoši slēgt sadarbības līgumus ar vienu vai vairākiem pieteikumu iesniedzējiem par konkrētu līniju vai tīkla vietējo vai reģionālo daļu tā, lai šādu pieteikuma iesniedzēju motivētu palielināt savas sadarbības efektivitāti saistībā ar attiecīgo tīkla daļu.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

Šādi motivējoši stimuli ietver maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājumus, kas atbilst infrastruktūras pārvaldītāja iespējamiem izmaksu ietaupījumiem sadarbības rezultātā. Šāda sadarbība tiek vērsta uz pārtraukumu, apkopes darbu vai pārslogotas infrastruktūras, vai tādas līnijas vai tīkla daļas efektīvāku pārvaldību, kas bieži saskaras ar kavējumiem, vai uz drošības uzlabošanu. Tās ilgums nedrīkst pārsniegt piecus gadus, un to var atjaunot. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 55. pantā minēto regulatīvo iestādi par plānoto sadarbību. Regulatīvā iestāde dod savu iepriekšēju apstiprinājumu sadarbības līgumam, pieprasa tā grozījumus vai noraida to, ja nav atbilstības iepriekš izklāstītajiem nosacījumiem. Tā var pieprasīt līguma grozījumus jebkurā līguma darbības posmā. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 7.d pantā minēto koordinācijas komiteju par sadarbības līgumu. [Gr. 56]

5. Ja ~~šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā~~ infrastruktūras pārvaldītājs ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, dalībvalstis var izlemt nepieņemot šā panta 2. līdz 4. punktu. Šādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas ~~3. panta 2. punktā minētās funkcijas un~~ organizatoriski un lēmumu pieņemšanas ziņā tas ir faktiski neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar 7.a līdz 7.e ~~un 7.b~~ panta prasībām.

(*) Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp). [Gr. 122]

4. Iekļauj šādus pantus:

“7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra, kas ir juridiski nošķirta no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai kontrolakciju sabiedrības, kas kontrolē šādus uzņēmumus, un no citām juridiskām personām, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā.

2. Vertikāli integrētu uzņēmumu juridiskās vienības, kas aktīvi darbojas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū, nav infrastruktūras pārvaldītāja ~~tieši vai netieši~~ akcionāri **ne tieši, ne netieši, ne arī ar meitasuzņēmumu starpniecību**. Kā arī infrastruktūras pārvaldītājs nav ~~tieši vai netieši~~ akcionārs nevienā vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajā vienībā, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgū **ne tieši, ne netieši, ne arī ar meitasuzņēmumu starpniecību**.

Tomēr ar šo noteikumu netiek izslēgta iespēja, ka pastāv vertikāli integrēts uzņēmums, kurā viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieder vai daļēji pieder tam pašam uzņēmumam, kuram pieder infrastruktūras pārvaldītājs (kontrolakciju sabiedrība).

3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbību, ~~un~~ **Iespējami dividenžu maksājumi** vertikāli integrēta uzņēmuma galīgajam īpašniekam maksāt dividendes. **Infrastruktūras pārvaldītājs iezīmē šos dividenžu maksājumus, lai izmantotu ieguldījumiem tās infrastruktūras atjaunošanā, kas ir ekspluatācijā, un šie maksājumi netraucē infrastruktūras pārvaldītājam veidot rezerves, lai pārvaldītu peļņu un zaudējumus sava uzņēmējdarbības cikla laikā.**

Šie noteikumi neattiecas uz maksājumiem privātiem investoriem publisko un privāto partnerību gadījumā.

Infrastruktūras pārvaldītājs ~~nevar drīkst~~ piešķirt aizdevumus ~~citām tikai saviem meitasuzņēmumiem~~. Vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskām vienībām, un neviena cita vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskā vienība ~~nevar piešķirt aizdevumus infrastruktūras pārvaldītājam~~. **uzņēmumā infrastruktūras pārvaldītājam aizdevumus drīkst piešķirt tikai kontrolakciju sabiedrība, un šāda piešķiršana jāuzrauga 55. pantā minētajai regulatīvajai iestādei. Kontrolakciju sabiedrība, lai apmierinātu regulatīvās iestādes prasības, parāda, ka aizdevums ir piešķirts tirgus cenās, un ka tas atbilst 6. panta noteikumiem.**

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

Visi pakalpojumi, ko infrastruktūras pārvaldītājam piedāvā citas juridiskas personas, balstās uz līgumiem un par tiem maksā tirgus cenās. Infrastruktūras pārvaldītāja parāds ir skaidri nodalīts no vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību parāda, un šos parādus apkalpo atsevišķi.

Infrastruktūras pārvaldītāja un vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību uzskaitē tiek vesta tādā veidā, lai nodrošinātu šo noteikumu izpildi, un infrastruktūras pārvaldītājam un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām tiek pieļautas atsevišķas finanšu plūsmas.

4. Neskarot 8. panta 4. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs piesaista līdzekļus kapitāla tirgos neatkarīgi, nevis izmantojot citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās personas. Citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības nedrīkst piesaistīt līdzekļus, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju. [Gr. 123]

5. Infrastruktūras pārvaldītājs ved sīku uzskaiti par tirdzniecības un finansiālajām attiecībām ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām, un tai jābūt pieejamai regulatīvai iestādei pēc pieprasījuma saskaņā ar 56. panta 12. punktu.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

1. Neskarot regulatīvās iestādes lēmumus saskaņā ar 56. pantu, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības faktiski pieņemt lēmumus neatkarīgi no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskām vienībām attiecībā uz visām funkcijām, kas minētas 3. panta 2. punktā ***vilcienu ceļu piešķirumu un infrastruktūras lietošanas maksu***.

Infrastruktūras pārvaldītāja vispārējā pārvaldības struktūra un uzņēmuma statūti nodrošina, ka neviena no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām tieši vai netieši nenosaka infrastruktūras pārvaldītāja rīcību attiecībā uz minētajām funkcijām ***vilcienu ceļu piešķirumu un infrastruktūras lietošanas maksu***.

Infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes un valdes locekļi, kā arī šīm struktūrām tieši pakļautie vadītāji darbojas saskaņā ar šiem principiem.

2. Infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļi un vadošie darbinieki nav citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību uzraudzības padomēs vai valdēs vai citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību vadoši darbinieki.

Citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību uzraudzības padomju vai valžu locekļi un citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību vadoši darbinieki nedrīkst būt infrastruktūras pārvaldītāja valdē vai tā vadoši darbinieki.

3. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt uzraudzības padomei, kura sastāv no vertikāli integrēta uzņēmuma galīgo īpašnieku pārstāvjiem.

Par jautājumiem, kas ir tās kompetencē, uzraudzības padome var apspriesties ar koordinācijas komiteju, kas minēta 7. d pantā.

Lēmumu par infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļu iecelšanu un atjaunošanu amatā, darba apstākļiem, tostarp atalgojumu, un amata pilnvaru termiņa beigām pieņem uzraudzības padome. To personu identitāti, kuras uzraudzības padome izvirza apstiprināšanai vai atjaunošanai amatā infrastruktūras pārvaldītāja valdē, un nosacījumus, kas reglamentē termiņu un atbrīvošanu no amata, un katra ierosinātā lēmuma, ar ko izbeidz šādu pilnvaru laiku, iemeslus dara zināmus regulatīvajai iestādei, kas minēta 55. pantā. Šie nosacījumi un šajā punktā minētie lēmumi kļūst saistoši vienīgi tad, ja regulatīvā iestāde tos ir skaidri apstiprinājusi. Regulatīvā iestāde var iebilst pret šādiem lēmumiem, ja rodas šaubas par tās personas profesionālo neatkarību, kuru ierosināts iecelt valdē, vai infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļa pilnvaru priekšlaicīgas izbeigšanas gadījumā.

Valdes locekļiem, kas vēlas iesniegt sūdzību par savu pilnvaru priekšlaicīgu izbeigšanu, tiek nodrošinātas efektīvas tiesības pārsūdzēt regulatīvajai iestādei.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

4. ~~Trīs gadus pēc infrastruktūras pārvaldītāja atstāšanas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļi un vadošie darbinieki nav tiesīgi ieņemt nekādu vertikāli integrētā uzņēmuma jebkuras citas juridiskas vienības vadošu amatu. Trīs gadu laikā pēc šo citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību atstāšanas to uzraudzības padomju vai valžu locekļi un vadošie darbinieki nav tiesīgi ieņemt nekādu infrastruktūras pārvaldītāja vadošu amatu.~~

5. ~~Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs **pārvaldības** personāls, un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekļuvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Iekšējie noteikumi vai darba līgumi nepārprotami ierobežo kontaktus ar citām **Konfidenciāla informācija, kas ir infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā, tiek pienācīgi aizsargāta un netiek nodota citām vienībām.**~~

*Infrastruktūras pārvaldītājs var piedāvāt saviem darbiniekiem sociālos pakalpojumus, piemēram, tādus, ko nodrošina skolās, bērnudārzos, sporta centros un restorānos citu vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām līdz oficiālai saziņai saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām, kas tiek veiktas arī saistībā ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ārpus vertikāli integrētā uzņēmuma. Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta e) apakšpunktā, starp juridisko vienību izmantotajās telpās. **Infrastruktūras pārvaldītājs var sadarboties ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma vienībām, lai attīstītu savas informācijas sistēmas.***

Regulatīvā iestāde apstiprina pasākumus, kas saistīti ar šā punkta īstenošanu, vai prasa izdarīt tajos izmaiņas, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Regulatīvā iestāde var prasīt integrētajam uzņēmumam sniegt tai visu informāciju, kas varētu būt nepieciešama. Infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidenciālā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.

6. ~~Infrastruktūras pārvaldītājam ir vajadzīgā organizatoriskā kapacitāte, lai izpildītu visas savas funkcijas. Neatkarīgi no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām, un šīs funkcijas vai jebkuras darbības, kas saistītas ar tām, nav atļauts deleģēt šīm juridiskajām vienībām.~~

Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts, tirgus darbības traucējumi vai diskriminācija un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā, apakšīgumus par īpašiem zinātniskās izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras.

7. ~~Infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļiem un vadošajiem darbiniekiem nav finansiālas intereses un tie nesaņem nekādu finansiālu labumu, tieši vai netieši, no jebkuras citas vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskās vienības. Tie viņu atalgojuma elementi, kas pamatojas uz sniegumu, nav atkarīgi no citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību vai tā kontrolē esošu juridisko vienību uzņēmējdarbības rezultātiem, bet tikai no infrastruktūras pārvaldītāja rezultātiem. [Gr. 124/rev]~~

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

1. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas izlemj, vai infrastruktūras pārvaldītāji, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, izpilda 7.a un 7.b panta prasības un vai šo prasību īstenošana ir pietiekama, lai nodrošinātu vienādu nosacījumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgajā tirgū novērstu konkurences traucējumus.

2. Komisijai ir tiesības samērīgos termiņos pieprasīt dalībvalstij visu vajadzīgo informāciju, ja tiek dibināts vertikāli integrēts uzņēmums. Komisija apspriežas ar attiecīgo regulatīvo iestādi vai iestādēm un vajadzības gadījumā — ar regulatīvo iestāžu tiklu, kas minēts 57. pantā.

3. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā minētās piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, kurā ietilpst attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs, ja Komisija informē dalībvalstis, ka nav saņemts pieprasījums saskaņā ar 1. punktu vai Komisija pašlaik veic pieprasījuma pārbaudi, vai ja tā pieņem lēmumu saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto procedūru, ka:

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

- a) ~~nav saņemtas piemērotas atbildes uz Komisijas informācijas pieprasījumu saskaņā ar 2. punktu vai~~
- b) ~~attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs neizpilda prasības, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, vai~~
- c) ~~prasību, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, izpilde nav pietiekama, lai nodrošinātu vienādus noteikumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un novērstu konkurences traucējumus dalībvalstī, kurā attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs ir reģistrēts.~~

Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.

4. ~~Attiecīgā dalībvalsts var pieprasīt Komisijai atcelt lēmumu, kas minēts 3. punktā, saskaņā ar procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā, ja minētā dalībvalsts apmierinoši pierāda Komisijai, ka iemesli, kādēļ tika pieņemts lēmums, vairs nepastāv. Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.~~

5. ~~Neskarot 1. līdz 4. punktu, atbilstību prasībām, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, regulāri uzrauga regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā. Jebkuram pretendents ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei, ja tas uzskata, ka šīs prasības nav ievērotas. Saņemot šādu sūdzību, regulatīvā iestāde pieņem lēmumu par situācijas labošanai nepieciešamajiem pasākumiem termiņā, kas norādīts 56. panta 9. punktā. [Gr. 101 un 125/rev]~~

7.c pants

Koordinācijas komiteja

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji katram tīklam izveido un organizē koordinācijas komitejas. Šajā komitejā uzņem ~~vismaz~~ infrastruktūras pārvaldītāju, zināmos pretendents 8. panta 3. punkta nozīmē un — pēc to pieprasījuma — potenciālos pretendents, tos pārstāvošās organizācijas, dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjus un attiecīgā gadījumā reģionālās un vietējās iestādes, **tostarp kompetentās iestādes**. Dalībvalsts un attiecīgās regulatīvās iestādes pārstāvjus uzaicina uz koordinācijas komitejas sanāksmēm kā novērotājus. [Gr. 59]

2. Koordinācijas komiteja iesniedz priekšlikumus vai konsultē infrastruktūras pārvaldītāju un, ja vajadzīgs, dalībvalsti par:

- (a) pretendentu vajadzībām saistībā ar infrastruktūras jaudas uzturēšanu un attīstību;
- (b) uz lietotājiem orientētu darbības mērķu saturu, kas ietverti līgumos, kas minēti 30. pantā, un stimuliem, kas minēti 30. panta 1. punktā, un to īstenošanu;
- (c) tīkla pārskata saturu un īstenošanu, kā minēts 27. pantā;
- (d) maksas sistēmu un valsts noteiktajiem noteikumiem un maksas sistēmu, ko nosaka infrastruktūras pārvaldītājs, saskaņā ar 29. pantu, kā arī infrastruktūras maksas apjomu un struktūru;
- (e) infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru, tostarp prioritātes noteikumiem jaudas sadalei starp dažādu kategoriju infrastruktūras lietotājiem; **ja ir iesniegti pretrunīgi pieprasījumi par dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, koordinācijas principus reglamentē saskaņā ar 46. panta 4. punktu; [Gr. 60]**
- (f) jautājumiem par intermodalitāti;
- (g) jebkuru citu jautājumu, kas saistīts ar infrastruktūras piekļuves un lietošanas nosacījumiem un infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumu kvalitāti;
- (ga) **problēmas, ar kurām saskaras dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāji, tostarp pakalpojumu sniegšanas kvalitāte, infrastruktūras maksa un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu cenu līmenis un pārredzamība; [Gr. 61]**

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

Koordinācijas komitejai ir tiesības prasīt no infrastruktūras pārvaldītāja attiecīgu informāciju par a) līdz g) apakšpunktu, lai varētu veikt šos uzdevumus, **neskarot komercnoslēpuma ievērošanu**. [Gr. 62]

3. Koordinācijas komiteja izveido reglamentu, tostarp, jo īpaši, noteikumus par dalību sanāksmēs un to biežumu, kam jābūt vismaz reizi ceturksnī. **Reglamentā cita starpā paredz vismaz reizi gadā rīkot regulāras dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju un dzelzceļa nozares darbinieku pārstāvju apspriedes**. Ziņojumu par koordinācijas komitejas apspriedēm katru gadu iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam, dalībvalstij, attiecīgajai regulatīvajai iestādei, **attiecīgajiem dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem un dzelzceļa nozares darbinieku pārstāvjiem**, un Komisijai ar norādi par komitejas attiecīgajām nostājām. [Gr. 63]

7.d pants

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji piedalās un sadarbojas tīklā nolūkā izstrādāt Savienības dzelzceļu infrastruktūru, **un** jo īpaši, lai:

i) nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu Eiropas transporta tīkla izveidi, ietverot pamattīkla koridorus, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 (*) un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plānu, kas noteikts Lēmumā 2012/88/ES (**) **un**

ii) **veicinātu efektīvus un lietderīgus pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumus Eiropas Savienībā, tostarp ar pārrobežu sadarbību sastrēgumu novēršanai.**

1.a Tīkls arī izstrādā kopīgus pamatprincipus maksas aprēķināšanai attiecībā uz pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ko nodrošina vairāk nekā vienā tīklā, kā noteikts 37. pantā, un jaudas iedalīšanai, kā noteikts 40. pantā. Uz minētajiem kopīgajiem principiem attiecas 57. pantā minētā regulatīvo iestāžu tīkla atzinums. [Gr. 64]

Komisija ir tīkla dalībnieks. Tā koordinē un atbalsta tīkla darbu un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus tīklam. Tā nodrošina attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju aktīvu sadarbību.

2. Tīkls piedalās tirgus uzraudzības pasākumos, kas minēti 15. pantā, un novērtē infrastruktūras pārvaldītāju darba efektivitāti **un lietderīgumu**, pamatojoties uz kopējiem rādītājiem un kvalitātes kritērijiem, piemēram, to tīklu uzticamību, jaudu, pieejamību, punktualitāti un drošību, aktīvu kvalitāti un izmantošanu, apkopi, atjaunošanu, uzlabojumiem, ieguldījumiem ~~un~~, finanšu efektivitāti **un tīkla maksas sistēmas un maksas aprēķināšanas noteikumu pārredzamību**. [Gr. 65]

3. **Nemot vērā tīkla viedokli**, Komisija ~~var pieņemt~~ pasākumus, kas tīklam nosaka kopīgus principus un praksi, jo īpaši lai nodrošinātu salīdzinošas novērtēšanas konsekvenci, un procedūras, kas jāievēro sadarbībai tīklā. Šos pasākumus pieņem, izmantojot ~~iestādes~~ **deleģēto** aktu saskaņā ar ~~62. panta 3. punkta~~ **60. pantā** minēto procedūru.”.

(*) OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

(**) OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp. [Gr. 66]

5. Direktīvas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt visu veidu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā un izlaist tos citā stacijā. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas.”;

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

(aa) iekļauj šādu punktu:

“2.a Dalībvalstij nav pienākuma nodrošināt tiesības piekļūt infrastruktūrai, lai sniegtu jebkāda veida pakalpojumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ja šī uzņēmuma kontroli tieši vai netieši veic persona vai personas no trešās valsts vai trešām valstīm, kurās Savienības uzņēmumiem nav piešķirtas tiesības piekļūt infrastruktūrai un apkalpes vietām ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi minēti šajā direktīvā. Šā punkta izpratnē kontroli veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas vai nu atsevišķi, vai visi kopā, ņemot vērā faktiskos vai juridiskos apsvērumus, piešķir iespēju realizēt izšķirošu ietekmi uz uzņēmumu, jo īpaši ar:

a) īpašumtiesībām vai tiesībām izmantot visus attiecīgā uzņēmuma aktīvus vai to daļu;

b) tiesībām vai līgumiem, kas paredz izšķirīgu ietekmi uz uzņēmuma struktūru sastāvu, balsojumu vai lēmumiem.”; [Gr. 67]

(b) panta 3. un 4. punktu svīturo.

6. Direktīvas 11. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis var ierobežot piekļuves tiesības, kas paredzētas 10. panta 2. punktā, pasažieru pārvadājumiem starp konkrētu izbraukšanas vietu un konkrētu galamērķi, ja viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi attiecas uz šo pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu, ja šo tiesību izmantošana izjauktu attiecīgā sabiedrisko pakalpojuma līguma vai līgumu ekonomisko līdzsvaru. **Pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem nepiemēro piekļuves tiesību ierobežojumus, kas noteikti 10. panta 2. punktā.**

Kompetentās iestādes un infrastruktūras pārvaldītāji iepriekš paziņo visām ieinteresētajām pusēm par jaudas pieprasījumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta Regulu (EK) Nr. 1370/2007 (*), kas var būt pretrunā šīs direktīvas 10. pantā minētajām piekļuves tiesībām.

Visi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, kas nav ietverti sabiedrisko pakalpojumu līgumā, ir uzskatāmi par brīvas piekļuves pakalpojumiem.

Ja kompetentā iestāde sagatavo jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu vai paplašina spēkā esošā līguma darbības jomu, ieviešot lielākas infrastruktūras jaudas izmantošanu nekā iepriekš, uzņēmumiem, kas nodrošina pastāvošos brīvas piekļuves pakalpojumus un kurus šāds kompetentās iestādes lēmums var ietekmēt, nepiemēro nekādus piekļuves tiesību ierobežojumus.”

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.). [Gr. 68]

(b) panta 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savā lēmumā vadās pēc iepriekš noteiktiem kritērijiem. ~~To nosaka~~

Šajos kritērijos cita starpā ietver piekļuves tiesību izmantošanas ietekmi uz jebkura sabiedrisko pakalpojumu līgumā iekļautā pakalpojuma ienesību, kā arī radīto ietekmi uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķirusi līgumu, uz pasažieru pieprasījumu, biļešu cenām, biļešu tirdzniecības organizāciju, pieturu atrašanās vietu un skaitu, piedāvātā jaunā pakalpojuma laika grafiku un biežumu, un šos kritērijus nosaka 55. pantā minētā regulatīvā iestāde saskaņā ar šā panta 4. punktā paredzētajiem pasākumiem. Analīzē izvērtē, vai jaunais brīvas piekļuves pakalpojums ietekmētu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu sniegto pakalpojumu dzīvotspēju.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

Sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru neuzskata par izjauktu, ja regulatīvā iestāde paredz, ka iespējamais jaunais pakalpojums galvenokārt radītu ieņēmumus dzelzceļa nozarei, nevis tos atņemtu, un ieņēmumu zudumi attiecībā uz pakalpojumu kopumu sabiedrisko pakalpojumu līgumā vai līgumos, ja tādi ir, nebūtu būtiski. Saskaņā ar minēto analīzi un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstis var atļaut, grozīt vai atteikt piekļuves tiesības prasītajam pasažieru pārvadājumu pakalpojumam.”

c) *iekļauj šādus punktus:*

“2.a Ja sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķir publiskā iepirkuma procedūrā saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, dalībvalstis saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 var ierobežot šīs direktīvas 10. panta 2. punktā paredzētās piekļuves tiesības uz laiku, kamēr ir spēkā minētais sabiedrisko pakalpojumu līgums par pakalpojumiem starp izbraukšanas vietu un galamērķi, uz ko attiecas minētais sabiedrisko pakalpojumu līgums. Informāciju par piekļuves tiesību ierobežošanu publicē, kad tiek sākta konkursa procedūra par minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Piekļuves ierobežojumus nepiemēro nevienam citam jaunam pakalpojumam 10. panta 2. punkta nozīmē, ja regulatīvā iestāde paredz, ka tas dzelzceļa nozarei galvenokārt radīs ieņēmumus, nevis tos atņems, un saskaņā ar kuru ir sagaidāms, ka ieņēmumu zaudējumi attiecībā uz pakalpojumu kopumu sabiedrisko pakalpojumu līgumā, ja tāds ir, nav būtiski.

Šajā punktā minētie ierobežojumi neierobežo tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiska pakalpojuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī.

2.b *Regulatīvā iestāde vai iestādes, kas veic 2. un 2.a punktā minēto analīzi, lēmumu pieņem pēc tam, kad viena mēneša laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:*

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

da) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kam saskaņā ar 38. panta 4. punktu ir pieprasītā jauda.”; [Gr. 69]

d) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Regulatīvā iestāde pamato savu lēmumu un nosaka, ar kādiem nosacījumiem vienu mēnesi pēc tā izziņošanas viens no šiem var pieprasīt lēmuma pārskatīšanu:

- a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;
- b) infrastruktūras pārvaldītājs;
- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas piekļuves iespēju.”

Ja regulatīvā iestāde **saskaņā ar 2. punktu** nolemj, ka ar plānoto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, kas minēts 38. panta 4. punktā, tā norāda šādu pakalpojumu nosacījumu iespējamās izmaiņas, kas nodrošinātu, ka ir izpildīti nosacījumi piekļuves tiesību piešķiršanai, kas paredzēti 10. panta 2. punktā.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2016. gada 16. decembris pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. ~~Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes 60. pantā minēto procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.~~ [Gr. 70]

e) panta 5. punktu svīturo.

7. Iekļauj šādu 13.a pantu:

“13.a pants

Kopīgas informācijas un integrētās bilešu sistēmas [Gr. 71]

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 ⁽¹⁾ un Direktīvu 2010/40/ES ⁽²⁾, Visus ar kustību grafikiem saistītos datus uzskata par publisku informāciju un attiecīgi nodrošina to pieejamību.

Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis pieprasa, lai visas dzelzceļa pārvadājumu ieinteresētās personas, piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un bilešu pārdevēji līdz 2019. gada 12. decembrim izmantotu sadarbspējīgu tranzīta bilešu un informācijas sistēmu, kas atbilst mērķim nodrošināt visu to datu pieejamību pasažieriem, kuri nepieciešami, lai plānotu braucienu un rezervētu un iegādātos biļetes Savienībā.

Dalībvalstis nosaka, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāsadarbojas, lai līdz 2019. gada 12. decembrim izveidotu kopīgu informācijas un bilešu sistēmu bilešu, tiešās satiksmes bilešu un rezervāciju nodrošināšanai visiem sabiedriskā dzelzceļa pasažieru transporta pakalpojumiem, kuri tiek sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas noslēgts atbilstoši Regulai (EK) Nr. 1370/2007, vai pieņem lēmumu piešķirt attiecīgām iestādēm pilnvaras izveidot šādu sistēmu. Šādas sistēmas nerada tirgus traucējumus vai diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. To pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz komerciālus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, bez diskriminācijas ir pieejama šī sistēma, lai papildus saviem transporta pakalpojumiem nodrošinātu informāciju par sabiedriskā dzelzceļa pasažieru transporta pakalpojumiem un pārdotu to biļetes.

Visas sistēmas izstrādā tā, lai tās būtu sadarbspējīgas saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK un telemātikas lietojumu pamata tehniskajām specifikācijām. Tā piemēro šīs tehniskās prasības, lai jo īpaši nodrošinātu maksu un kompensāciju konsekvenci, komercnoslēpuma ievērošanu, personas datu aizsardzību un atbilstību konkurences noteikumiem. Jebkura sistēma, kas piedāvā papildu pakalpojumus pasažieriem ir sadarbspējīga ar minētajām tehniskajām specifikācijām.

Dalībvalstis nodrošina, ka telemātikas lietojumu pamata tehniskās specifikācijas ir pieejamas brīvi un bez diskriminācijas.

Jebkurš dalībnieku noslēgts līgums atbilst konkurences noteikumiem.

Šādas sistēmas izmaksas tiek taisnīgi sadalītas dalībnieku starpā, atspoguļojot to attiecīgo ieguldījumu.

Regulatīvā iestāde nodrošina, ka visas tranzīta bilešu sistēmas nerada tirgus izkropļojumus vai diskrimināciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā.

Dalībvalstis var arī prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, un cita veida transporta pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji piedalītos vienotā sadarbspējīgā ceļojumu informācijas un integrētā bilešu sistēmā, attiecībā uz bilešu, tiešās satiksmes bilešu iegādi, kas nodrošina biļetes, tranzīta biļetes un rezervāciju, vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot pieņem lēmumu piešķirt attiecīgām iestādēm pilnvaras izveidot šādu sistēmu. Ja šāda sistēma ir izveidota, dalībvalstis nodrošina, ka tā

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus **un citus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējus** un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija. [Gr. 72]

2. Dalībvalstis ~~prasa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izveidot un koordinēt izveido un koordinē, tostarp attiecībā uz galvenajiem Savienības maršrutiem, valstu ārkārtas rīcības plānus, lai pakalpojumu būtisku traucējumu gadījumā, kas radušies dabas vai cilvēka darbības izraisītu katastrofu dēļ, sniegtu palīdzību pasažieriem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1371/2007 18. pantu, ņemot vērā Komisijas Lēmumu 2008/164/EK (*) Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nodrošina pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, un stacijas apsaimniekotājs izveido savu ārkārtas rīcības plānu atbilstīgi valsts ārkārtas rīcības plāniem.~~

(¹) OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

(²) OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

(*) Komisijas 2007. gada 21. decembra Lēmums 2008/164/EK par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (OV L 64, 7.3.2008., 72. lpp.). [Gr. 73]

7.a Direktīvas 19. pantā pievieno šādu punktu:

"(da) ir apņēmušās piemērot to dalībvalstu attiecīgos koplīgumus, kurās uzņēmumi vēlas darboties;". [Gr. 74]

8. Direktīvas 38. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes ne mazāk kā 18 mēnešus pirms tā kustības grafika stāšanās spēkā, uz kuru attiecas infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, ka jebkura kompetentā iestāde, kas piešķirusi sabiedrisko dzelzceļa pakalpojumu līgumā definētu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu minētajā maršrutā, jebkura cita ieinteresēta kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, un visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutā, tiek informēti bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā piecu dienu laikā."

8.a Direktīvas 42. pantā iekļauj šādu 1.a punktu:

"1.a Lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, šīs direktīvas 55. pantā minētā regulatīvā iestāde sniedz šāda pamatnolīguma iepriekšēju apstiprinājumu un pēc savas iniciatīvas uzrauga spēkā esošo pamatnolīgumu. Pretendentam ir tiesības iesniegt pārsūdzību regulatīvajai iestādei, ja tas uzskata, ka attieksme pret to ir bijusi negodīga, diskriminējoša vai tas ir citādi cietis pamatnolīguma dēļ. Ja tiek pārsūdzēts pamatnolīgums, regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka pamatnolīgumā nav vajadzīgas izmaiņas, vai arī pieprasa grozīt pamatnolīgumu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc tam, kad regulatīvā iestāde ir saņēmusi pārsūdzību. Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izpilda regulatīvās iestādes lēmumu, tiklīdz tas ir faktiski iespējams un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā viena mēneša laikā pēc šā lēmuma paziņojuma saņemšanas no regulatīvās iestādes. Regulatīvā iestāde, pildot šajā punktā minētās funkcijas, īpašu uzmanību velta komercnoslēpumu aizsardzībai." [Gr. 75]

8.b Direktīvas 46. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Koordinēšanas procesu reglamentējošos principus norāda tīkla pārskatā. Tajos jo īpaši atspoguļo starptautisko vilcienu ceļu organizēšanas sarežģītību un sekas, ko attiecīgas izmaiņas var radīt citiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Ja ir saņemti pretrunīgi pieprasījumi sniegt dzelzceļa pakalpojumus vienā un tajā pašā tirgus segmentā, infrastruktūras pārvaldītājs, nosakot jaudas sadali, ņem vērā tikai to infrastruktūru, par kuru ir strīds, nevis konkurējošo pretendentu pieprasītās jaudas kopējo apmēru." [Gr. 76]

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

8.c Direktīvas 54. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās iestādes, kas jāinformē par nopietniem starpgadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem. Ja traucējumam ir iespējama ietekme uz pārrobežu satiksmi, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz visu attiecīgo informāciju citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kuru tīklu un satiksmi šis traucējums var ietekmēt. Attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai atjaunotu normālu pārrobežu satiksmi.”. [Gr. 77]

8.d Direktīvas 55. pantam pievieno šādu punktu:

“3.a Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvajām iestādēm ir pieejami šīs direktīvas 56. pantā paredzētie nepieciešamie organizatoriskie un operatīvie resursi, un vajadzības gadījumā pieņem rīcības plānu, lai tās nodrošinātu ar šiem resursiem.”. [Gr. 78]

8.e Direktīvas 56. pantu aizstāj ar šādu:

“56. pants

Regulatīvās iestādes funkcijas

1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai apkalpes vietas operators par:

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;
- g) pakalpojumu pieejamību un maksas noteikšanu par tiem saskaņā ar 13. pantu;
- ga) plānotu vai neplānotu infrastruktūras tehnisko apkopi.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz ga) apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

3. Regulatīvā iestāde cieši sadarbojas arī ar valsts drošības iestādi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (*) nozīmē, un ar licencēšanas iestādi šīs direktīvas nozīmē.

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs iestādes kopīgi izstrādā informācijas apmaiņas un sadarbības sistēmu, kuras mērķis ir novērst faktorus, kas nelabvēlīgi ietekmē konkurenci vai drošību dzelzceļa pārvadājumu tirgū. Šajā sistēmā ietver mehānismu, ar kura palīdzību regulatīvā iestāde var sniegt valsts drošības un licencēšanas iestādei ieteikumus par jautājumiem, kas var ietekmēt konkurenci dzelzceļa pārvadājumu tirgū, bet valsts drošības iestādei – par jautājumiem, kas var ietekmēt drošību tajā. Neskarot katras iestādes tiesības uz neatkarīgu darbību tai noteiktajās kompetences jomās, attiecīgā iestāde pirms lēmumu pieņemšanas izskata šādus ieteikumus. Ja attiecīgā iestāde nolemj atkāpties no šiem ieteikumiem, tā savā lēmumā to pamato.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

4. Dalībvalstis var nolemt, ka regulatīvajai iestādei ir dots uzdevums pieņemt nesaistošus atzinumus par 8. panta 3. punktā minētā saimnieciskās darbības plāna pagaidu variantiem, līgumisko vienošanos un par jaudas palielināšanas plānu un šajos atzinumos īpaši norādīt, vai šie instrumenti ir saderīgi ar konkurences stāvokli dzelzceļa pakalpojumu tirgos.

5. Regulatīvajai iestādei ir vajadzīgās organizatoriskās spējas cilvēkresursu un materiālās bāzes jomā, kas ir proporcionālas dzelzceļa nozares nozīmei dalībvalstī.

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes iestāžu vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārvaldītāju noteiktā maksa par piekļuvi dzelzceļam, dzelzceļa stacijām, to ēkām un aprīkojumam, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai, nav diskriminējoša. Šādā nolūkā ir jāpaziņo regulatīvajai iestādei par šajā pantā minēto maksu plānotajām apmēra vai struktūras izmaiņām vismaz divus mēnešus pirms šo izmaiņu plānotās spēkā stāšanās dienas. Vismaz vienu mēnesi pirms plānotās spēkā stāšanās dienas regulatīvā iestāde var pieprasīt plānoto izmaiņu samazināšanu vai palielināšanu vai to atlikšanu vai atcelšanu. 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.

7. Regulatīvā iestāde regulāri un ne retāk kā reizi divos gados apspriežas ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, lai ņemtu vērā viņu viedokli par dzelzceļa tirgu.

8. Regulatīvajai iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pieteikuma iesniedzējiem un jebkuras iesaistītās trešās personas attiecīgajā dalībvalstī.

Pieprasīto informāciju sniedz saprātīgā termiņā, kuru nosaka regulatīvā iestāde un kurš nepārsniedz vienu mēnesi, ja vien – izņēmuma gadījumos – regulatīvā iestāde nepiekrīt un nepiešķir pagarinājumu uz noteiktu laiku, kas nepārsniedz divas papildu nedēļas. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodu, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā iestāde pieprasa saistībā ar tās apelācijas funkciju un tās konkurences pārraudzības funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

9. Regulatīvā iestāde izskata visas sūdzības un attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju, un viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas sāk apspriedes ar visām iesaistītajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzībām, rīkojas, lai stāvokli uzlabotu, un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Neskarot valsts konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai korigētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences šajos tirgos, jo īpaši atsaucoties uz 1. punkta a) līdz ga) apakšpunktu.

Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām personām, uz ko minētais lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas administratīvas instances kontrolei. Regulatīvajai iestādei ir iespēja ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

Ja tiek iesniegta sūdzība 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 tās norādījumiem. Infrastruktūras pārvaldītājs izpilda regulatīvās iestādes lēmumu ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc šā paziņojuma saņemšanas par šo lēmumu.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos.

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

11. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvo iestāžu pieņemtie lēmumi tiek publicēti.

12. Regulatīvajai iestādei ir tiesības veikt infrastruktūras pārvaldītāju, apkalpes vietu operatoru un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības uzskaites nošķiršanu. Šajā ziņā regulatīvajai iestādei ir tiesības pieprasīt visu vajadzīgo informāciju. Jo īpaši regulatīvajai iestādei ir pilnvaras pieprasīt no infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes vietu operatoriem un visiem uzņēmumiem vai citām organizācijām, kas veic vai integrē dažādu veidu dzelzceļa pārvadājumus vai infrastruktūras pārvaldību, kā minēts 6. panta 1. un 2. punktā un 13. pantā, iesniegt pilnīgu vai daļēju grāmatvedības uzskaites informāciju, kas ir izklāstīta VIII pielikuma sarakstā, tik pietiekami detalizētā līmenī, kāds ir uzskatāms par vajadzīgu un samērīgu.

Neskarot par valsts atbalsta jautājumiem atbildīgo valsts iestāžu pilnvaras, regulatīvā iestāde no šiem pārskatiem var arī izdarīt secinājumus par jautājumiem saistībā ar valsts atbalstu, un par šiem secinājumiem tā ziņo minētajām iestādēm.

13. Attiecībā uz konkrētiem grozījumiem VIII pielikumā Komisiju pilnvaro pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 60. pantu. Tādējādi VIII pielikumu var grozīt, lai to pielāgotu grāmatvedības un kontroles prakses attīstībai un/vai lai to papildinātu ar papildu elementiem, kas vajadzīgi, lai pārliecinātos par grāmatvedības uzskaites nodalīšanu.”.

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp. [Gr. 79]^o

8.f Direktīvas 57. pantā pievieno šādu punktu:

“9.a Ja pretendents uzskata, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums kavē starptautiska pakalpojuma attīstību, viņš var vērsties pie regulatīvo iestāžu tīkla, lai saņemtu atzinumu. Vienlaikus attiecīgā valsts regulatīvā iestāde tiek informēta par šo lūgumu saņemt atzinumu. Vajadzības gadījumā tīkls pieprasa infrastruktūras pārvaldītājam un jebkurā gadījumā attiecīgajai valsts regulatīvajai iestādei sniegt paskaidrojumus. Tīkls pieņem un publicē tā atzinumu un paziņo to attiecīgajai valsts regulatīvajai iestādei.

Regulatīvo iestāžu tīkls iesniedz Komisijai gada ziņojumu par savu darbību. Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei:

Viena gada laikā kopš šīs direktīvas stāšanās spēkā un vēlākais līdz 2019. gada 31. decembrim, Komisija pieņem tiesību akta priekšlikumu, ar ko izveido Eiropas regulatīvo iestādi, un piešķir tai juridiskas personas statusu kopā ar uzraudzības un arbitražas funkcijām, to pilnvarojot risināt pārrobežu jautājumus un izskatīt valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības. Šī jaunā struktūra aizstāj Eiropas regulatīvo iestāžu tīklu.”. [Gr. 80]

9. Direktīvas 63. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Līdz 2024. gada 31. decembrim Komisija novērtē šīs direktīvas ietekmi uz dzelzceļa nozari un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs regulas īstenošanu. Šādā novērtējumā ņem vērā Eiropas regulatīvās iestādes izteikto viedokli par to, vai pastāv diskriminējoša prakse vai cita veida konkurences traucējumi, kā arī sociālo partneru paustos viedokļus attiecīgajā Savienības sociālā dialoga komitejā. [Gr. 81]

Līdz tam pašam datumam Komisija Eiropas regulatīvā iestāde novērtē, vai diskriminējoša prakse vai citi konkurences traucējumu veidi arvien vēl pastāv saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāju, kurš ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, un publicē ieteikumus turpmākajiem politikas pasākumiem. Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina jaunus tiesību aktus, kas balstīti uz šiem ieteikumiem.”. [Gr. 82]

Komisijai ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā būtu jānovērtē šīs direktīvas ietekme uz vilcienu personāla darba tirgus attīstību un vajadzības gadījumā jāierosina jauni tiesību akti par šāda vilcienu personāla sertificēšanu.”. [Gr. 83]

Trešdiena, 2014. gada 26. februāra

1.a pants**Regulu (EK) Nr. 1371/2007 groza šādi:****Regulas 2. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:****“3. Stājoties spēkā šai regulai, visiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem Savienībā piemēro 9., 10., 11., 12., 19. pantu, 20. panta 1. punktu un 26. pantu.”. [Gr. 84]****2. pants**

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā ... (*) pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Tās tūlīt dara Komisijai zināmus šo noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.

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

3. pants

1. Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. **Trīs mēnešu laikā pēc tās publicēšanas nodrošina, ka ir pieejama tās konsolidēta versija ar Direktīvu 2012/34/ES, ko groza ar šo direktīvu.** [Gr. 85]

2. Direktīvas 1. panta 5. līdz 8. punktu piemēro no 2018. gada 1. janvāra [savlaicīgi attiecībā uz kustības grafiku, ko sāk izmantot no 2019. gada 14. decembra].

Līdz 5. punkta piemērošanas datumam un neskarot starptautiskos pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, šie noteikumi neuzliek dalībvalstij par pienākumu piešķirt piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to tieši vai netieši kontrolētiem meitasuzņēmumiem, kas licencēti citā dalībvalstī, kur līdzīgas piekļuves tiesības nav piešķirtas. [Gr. 86]

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

...

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

(*) 18 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.