

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2016/2370

(2016. gada 14. decembris),

ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza 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,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā 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) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ⁽⁴⁾ izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar kopīgiem noteikumiem par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldību, infrastruktūras finansēšanu un maksas noteikšanu, nosacījumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un par dzelzceļa tirgus regulatīvo uzraudzību. Vienota Eiropas dzelzceļa telpa būtu jāizveido, brīvas piekļuves principu paplašinot attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa tirgiem un reformējot infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldību ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai.
- (2) Dzelzceļa pasažieru kustības pieaugums atpaliek no citu transporta veidu attīstības. Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei būtu jāpalīdz turpmāk attīstīt dzelzceļa transportu kā ticamu alternatīvu citiem transporta veidiem. Šajā sakarā ir svarīgi, lai tiesību aktu par vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi efektīvi piemērotu noteiktajos termiņos.

⁽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 (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2016. gada 17. oktobra nostāja pirmajā lasījumā (OV C 431, 22.11.2016., 1. lpp.). Eiropas Parlamenta 2016. gada 14. decembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ 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.).

- (3) Kravu pārvadājumu pakalpojumiem un starptautiskajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa dzelzceļu Savienības tirgi ir atvērti konkurencei attiecīgi kopš 2007. gada un 2010. gada saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/51/EK ⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/58/EK ⁽²⁾. Turklāt dažas dalībvalstis ir arī atvērušas konkurencei savus iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ieviešot brīvas piekļuves tiesības, rīkojot konkursus pakalpojumu valsts līgumu noslēgšanai, vai abējādi. Šādi tirgus atvēršanai būtu pozitīvi jāietekmē vienotas Eiropas dzelzceļa telpas darbība, nodrošinot labākus pakalpojumus lietotājiem.
- (4) Konkrētiem uzņēmumiem no Direktīvas 2012/34/ES darbības jomas būtu jāļauj dalībvalstīm ņemt vērā to teritorijā esošās dzelzceļa sistēmas uzbūves un organizācijas specifiskās iezīmes, vienlaikus nodrošinot vienotas Eiropas dzelzceļa telpas integritāti.
- (5) Dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija tīklā ietver vadību un signalizāciju. Kamēr līnija vēl ir ekspluatācijā, infrastruktūras pārvaldītājam jo īpaši būtu jānodrošina, lai infrastruktūra būtu piemērota nolūkam, kādā to paredzēts izmantot.
- (6) Lai noteiktu, vai uzņēmums būtu jāuzskata par vertikāli integrētu, būtu jāpiemēro kontroles jēdziens Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 ⁽³⁾ nozīmē. Ja infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir savstarpēji pilnīgi neatkarīgi, bet tos abus tieši kontrolē valsts, neizmantojot starpniekstruktūru, tie būtu jāuzskata par nošķirtiem. Valdības ministrija, kas īsteno kontroli pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un pār infrastruktūras pārvaldītāju, nebūtu jāuzskata par starpniekstruktūru.
- (7) Ar šo direktīvu tiek ieviestas turpmākas prasības, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Dalībvalstīm būtu brīvi jāizvēlas starp atšķirīgiem organizatoriskajiem modeļiem, sākot no pilnīgas strukturālas nošķiršanas līdz vertikālai integrācijai, piemērojot atbilstīgas garantijas, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāti attiecībā uz būtiskajām funkcijām, satiksmes pārvaldību un apkopes plānošanu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ievērojot izveidoto par maksas noteikšanu atbildīgo un par sadali atbildīgo sistēmu robežas, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir organizatoriska un lēmumu pieņemšanas neatkarība attiecībā uz būtiskajām funkcijām.
- (8) Vertikāli integrētos uzņēmumos būtu jāpiemēro garantijas, lai nodrošinātu, ka citām juridiskām vienībām minētajos uzņēmumos nav izšķirošas ietekmes uz to personu iecelšanu un atlaišanu, kuras ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām. Šajā sakarā dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka pastāv sūdzību procedūras.
- (9) Dalībvalstīm būtu jāizveido valsts sistēma attiecībā uz interešu konfliktu novērtēšanu. Šajā sistēmā regulatīvajai iestādei būtu jāņem vērā jebkādas personīgās finanšu, ekonomiskās vai profesionālās intereses, kas varētu neatbilstīgi ietekmēt infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāti. Ja infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir viens no otra neatkarīgi, fakts, ka tos tieši kontrolē viena un tā pati dalībvalsts iestāde, nebūtu jāuzskata par tādu, kas izraisa interešu konfliktu šīs direktīvas nozīmē.
- (10) Infrastruktūras pārvaldītāju lēmumu pieņemšana par vilciena ceļu iedalīšanu un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksas noteikšanu ir būtiskas funkcijas, kam ir vitāla nozīme, lai nodrošinātu taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai. Būtu jāizveido stingras garantijas, lai novērstu jebkādu nesamērīgu ietekmi uz lēmumiem, ko infrastruktūras pārvaldītājs pieņem saistībā ar šādām funkcijām. Minētās garantijas būtu jāpielāgo, ņemot vērā dažādās dzelzceļa iestāžu pārvaldības vienības.
- (11) Būtu jāveic arī atbilstīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka satiksmes pārvaldības un apkopes plānošanas funkcijas tiek veiktas objektīvi, lai izvairītos no jebkāda konkurences izkropļojuma. Šajā sistēmā infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir piekļuve attiecīgajai informācijai. Šajā sakarā, ja infrastruktūras pārvaldītāji ir piešķirušī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem turpmāku piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, šāda piekļuve būtu jāpiešķir ar vienlīdzīgiem noteikumiem visiem attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

⁽¹⁾ 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.).

⁽²⁾ 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.).

⁽³⁾ 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.).

- (12) Ja būtiskās funkcijas veic neatkarīga par maksas noteikšanu atbildīgā struktūra un/vai par sadali atbildīgā struktūra, būtu jānodrošina infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz satiksmes pārvaldības un apkopes funkcijām bez vajadzības minētās funkcijas nodot neatkarīgai vienībai.
- (13) Regulatīvajām iestādēm vajadzētu būt pilnvarām uzraudzīt satiksmes pārvaldību, atjaunošanas plānošanu, kā arī plānotus un neplānotus apkopes darbus, lai nodrošinātu, ka tie neizraisa diskrimināciju.
- (14) Parasti dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīklā un ka tam tiek uzticēta dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana minētajā tīklā. Ja minētās funkcijas nodod ārpalpojuma dažādām vienībām, infrastruktūras pārvaldītājam būtu tomēr jāsaņem uzraudzības pilnvaras un jāuzņemas galīgā atbildība par minēto funkciju īstenošanu.
- (15) Infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir daļa no vertikāli integrēta uzņēmuma, var nodot ārpalpojuma citas funkcijas, kas nav būtiskās funkcijas šajā uzņēmumā, atbilstīgi šajā direktīvā paredzētajiem nosacījumiem ar noteikumu, ka neveidojas interešu konflikts un ka ir nodrošināta sensitīvas komercinformācijas konfidencialitāte. Būtiskās funkcijas nebūtu jānodod ārpalpojuma nevienai citai vertikāli integrētā uzņēmuma vienībai, ja vien šāda vienība nepilda tikai būtiskās funkcijas.
- (16) Attiecīgā gadījumā, jo īpaši efektivitātes nolūkā, arī publiskās un privātās partnerības gadījumos, infrastruktūras pārvaldības funkcijas var sadalīt starp dažādiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāuzņemas pilna atbildība par funkcijām, ko tie veic.
- (17) Būtu jānovērš finanšu pārskaitījumi starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un vertikāli integrētos uzņēmumos – starp infrastruktūras pārvaldītāju un jebkādu citu integrēta uzņēmuma juridisku vienību, ja tie var izraisīt konkurences izkropļojumu tirgū, jo īpaši šķērssubsidēšanas rezultātā.
- (18) Infrastruktūras pārvaldītāji var izmantot no infrastruktūras tīkla pārvaldības darbībām gūtos ienākumus, kas ietver publisko līdzekļu izmantošanu, lai finansētu savu darījumdarbību vai lai maksātu dividendes saviem investoriem, kā ienākumus no viņu ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā. Šādi investori var būt valsts un jebkādi privāti akcionāri, bet nevar būt uzņēmumi, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā un kas vienlaikus īsteno kontroli gan pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, gan minēto infrastruktūras pārvaldītāju. Dividendes, kas gūtas no darbībām, kuras neietver publisko līdzekļu izmantošanu, vai ieņēmumus no maksām par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu var izmantot arī uzņēmumi, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā un kas vienlaikus īsteno kontroli gan pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, gan minēto infrastruktūras pārvaldītāju.
- (19) Maksas noteikšanas principiem nebūtu jāliedz iespēja, ka ieņēmumi no infrastruktūras maksām tiek pārskaitīti caur valsts kontiem.
- (20) Ja infrastruktūras pārvaldītājam nav atsevišķas juridiskas personas statusa vertikāli integrētā uzņēmumā un būtiskās funkcijas ir nodotas ārpalpojuma, piešķirot tās neatkarīgai par maksas noteikšanu atbildīgai struktūrai un/vai par sadali atbildīgai struktūrai, attiecīgie noteikumi par finanšu pārredzamību un infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību būtu jāpiemēro *mutatis mutandis* dažu segmentu līmenī uzņēmumā.
- (21) Lai nodrošinātu efektīvu tīkla pārvaldību un efektīvu infrastruktūras izmantošanu, ar piemērota koordinācijas mehānisma izmantošanu būtu jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (22) Lai veicinātu efektīvu un lietderīgu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu Savienībā, Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls būtu jāveido, balstoties uz pašreizējām platformām. Nolūkā nodrošināt dalību šajā tīklā, dalībvalstīm būtu jānosaka, kura struktūra vai struktūras būtu jāuzskata par to galvenajiem infrastruktūras pārvaldītājiem.
- (23) Ņemot vērā tīklu nevienmērīgumu to lieluma un blīvuma ziņā un valsts, vietējo un reģionālo iestāžu organizatoriskās uzbūves dažādību, kā arī to attiecīgo pieredzi saistībā ar tirgus atvēršanu, būtu jāatļauj dalībvalstīm pietiekama elastība, lai organizētu savus dzelzceļa tīklus tā, ka var sniegt brīvas piekļuves pakalpojumus un pakalpojumus saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumiem, lai visiem pasažieriem nodrošinātu viegli pieejamus augstas kvalitātes pakalpojumus.

- (24) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieklūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, varētu ietekmēt saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu sniegto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto pakalpojumu valsts līgumu ekonomisko līdzsvaru, kuri balstās uz attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu.
- (25) Tas, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības uz piekļuvi infrastruktūrai, neietekmē iespēju, ka kompetentā iestāde var piešķirt ekskluzīvas tiesības saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007⁽¹⁾ 3. pantu vai piešķirt pakalpojumu valsts līgumu tieši saskaņā ar minētās regulas 5. pantā paredzētajiem nosacījumiem. Šāda pakalpojumu valsts līguma esībai nebūtu jādod tiesības dalībvalstij ierobežot citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības pieklūt attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai nolūkā sniegt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ja vien šādi pakalpojumi neizjauktu pakalpojumu valsts līguma ekonomisko līdzsvaru.
- (26) Regulatīvajām iestādēm pēc pieprasījuma, ko iesniedz ieinteresētās personas, un pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, būtu jānovērtē, vai esošo pakalpojumu valsts līgumu ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts.
- (27) Izvērtēšanas procesā būtu jāņem vērā vajadzība nodrošināt visiem tirgus dalībniekiem pietiekamu juridisko noteiktību savu darbību veikšanai. Procedūrai vajadzētu būt tik vienkāršai, efektīvai un pārredzamai, cik vien iespējams, kā arī saderīgai ar procesu, kas ir spēkā attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu.
- (28) Dalībvalstis var pievienot īpašus nosacījumus attiecībā uz tiesībām pieklūt infrastruktūrai, lai ļautu īstenot integrētu grafika shēmu attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ar noteikumu, ka tiek nodrošināta nediskriminējoša piekļuve.
- (29) Dzelzceļa infrastruktūras attīstība un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes uzlabošana ir galvenās prioritātes, lai veicinātu ilgtspējīgu transporta un mobilitātes sistēmu Eiropā. Jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa tīkla izveide varētu radīt labākus un ātrākus savienojumus starp Eiropas ekonomiskajiem un kultūras centriem. Ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi ātri, droši, videi nekaitīgi un rentabli savieno cilvēkus un tirgus un mudina pasažierus dot priekšroku dzelzceļa transportam. Tāpēc jo īpaši būtiski ir veicināt gan publiskos, gan privātos ieguldījumus ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā, lai radītu labvēlīgus apstākļus tam, ka ieguldījumi atmaksājas, un maksimāli palielinātu ekonomiskos un sociālos ieguvumus no šādiem ieguldījumiem. Būtu jāsauglabā iespēja dalībvalstīm izvēlēties dažādus veidus, kā veicināt ieguldījumus ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūrā un ātrgaitas dzelzceļa līniju izmantošanu.
- (30) Lai izveidotu pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgu, veicinātu pieejamās infrastruktūras optimālu izmantošanu un lai sekmētu pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu konkurētspēju, kas radītu labvēlīgu ietekmi uz pasažieriem, brīva piekļuve pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem būtu jāierobežo tikai īpašos apstākļos un pēc regulatīvās iestādes veiktas objektīvas ekonomiskās analīzes.
- (31) Lai dotu pasažieriem iespēju pieklūt datiem, kas nepieciešami, lai plānotu ceļojumus un pirktu biļetes Savienībā, būtu jāveicina tirgus izstrādātas kopīgas informācijas un tranzīta biļešu pārdošanas sistēmas. Ņemot vērā to, cik svarīgi ir veicināt vienmērīgas sabiedriskā transporta sistēmas, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi būtu jāmudina strādāt pie šādu sistēmu attīstīšanas, padarot iespējamās multimodālas, pārrobežu un mobilitātes “no durvīm līdz durvīm” opcijas.
- (32) Tranzīta biļešu pārdošanas sistēmām vajadzētu būt savstarpēji izmantojamām un nediskriminējošām. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jādod ieguldījums šādu sistēmu izstrādē, nediskriminējošā veidā un savstarpēji izmantojamā formātā darot pieejamus visus attiecīgos datus, kas nepieciešami, lai plānotu ceļojumus un pirktu biļetes. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka šādas sistēmas nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un ka tajās tiek nodrošināta komerciālas informācijas konfidencialitāte, personas datu aizsardzība un konkurences noteikumu ievērošana. Komisijai būtu jāuzrauga šādu sistēmu izstrāde un par to jāziņo, kā arī attiecīgos gadījumos jāiesniedz likumdošanas priekšlikumi.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) 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.).

- (33) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā tiek atspoguļotas prasības, kas saistītas ar pienācīgas sociālās aizsardzības garantēšanu, vienlaikus nodrošinot sekmīgu virzību uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi. Šajā sakarā būtu jāievēro pienākumi, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem izriet no saistošiem koplīgumiem vai nolīgumiem, kuri noslēgti starp sociālajiem partneriem, un attiecīgie sociālie standarti. Minētajiem pienākumiem nebūtu jāskar Savienības tiesību akti sociālo un darba tiesību jomā. Komisijai būtu aktīvi jāatbalsta darbs, kas tika sākts nozares sociālajā dialogā par dzelzceļiem.
- (34) Saistībā ar to, ka pašreiz tiek pārskatīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/59/EK ⁽¹⁾, Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir nepieciešami jauni leģislatīvie akti par vilcienu personāla sertificēšanu.
- (35) Dalībvalstīm būtu brīvi jāizlemj par atbilstīgām finansējuma stratēģijām, lai paātrinātu Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) ieviešanu, un jo īpaši par to, vai jāpiemēro maksas par piekļuvi sliežu ceļiem diferenciācija.
- (36) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsadarbojas saistībā ar starpgadījumiem vai negadījumiem, kas ietekmē pārrobežu satiksmi, lai apmainītos ar jebkādu attiecīgu informāciju, kas ļautu ātri atjaunot normālu satiksmi.
- (37) Lai sasniegtu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas mērķus, regulatīvajām iestādēm būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.
- (38) Jo īpaši – ja attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar starptautiskiem dzelzceļa pakalpojumiem vai divām valstīm piederošu infrastruktūru, nepieciešami divu vai vairāku regulatīvo iestāžu lēmumi, ir būtiski, lai regulatīvās iestādes sadarbotos nolūkā koordinēt savu lēmumu pieņemšanu, lai novērstu juridisko nenoteiktību un nodrošinātu starptautisko dzelzceļa pakalpojumu efektivitāti.
- (39) Procesā, kad valstu dzelzceļa tirgi tiek atvērti konkurencei, katram dzelzceļa pārvaldījumam uzņēmumam piešķirot piekļuvi tīkliem, dalībvalstīm būtu jānodrošina pietiekams pārejas laiks, lai tās pielāgotu savus tiesību aktus un organizatorisko uzbūvi. Tādēļ dalībvalstīm būtu jānodrošina iespēja līdz pārejas laika beigām paturēt spēkā savus esošos valsts noteikumus par piekļuvi tirgum.
- (40) Saskaņā ar dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošajiem dokumentiem ⁽²⁾ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos 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,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2012/34/ES groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta ievadtekstu aizstāj ar šādu:

“3. Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. un 13. pantu un IV nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:”;

b) iekļauj šādus punktus:

“3.a Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d un 8. pantu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

nelielas intensitātes vietējām satiksmes līnijām, kuru garums nepārsniedz 100 km un kuras izmanto kravu pārvaldījumiem starp galveno līniju un sūtījumu sākuma un gala punktiem, kuri atrodas pie šīm līnijām, ar noteikumu, ka minētās līnijas pārvalda vienības, kas nav galvenais infrastruktūras pārvaldītājs, un ka vai nu

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/59/EK (2007. gada 23. oktobris) par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OVL 315, 3.12.2007., 51. lpp.).

⁽²⁾ OVC 369, 17.12.2011., 14. lpp.

a) minētās līnijas izmanto viens kravu operators, vai b) būtiskās funkcijas attiecībā uz minētajām līnijām veic struktūra, ko nekontrolē neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Ja ir tikai viens kravu operators, dalībvalstis to var arī atbrīvot no IV nodaļas piemērošanas tik ilgi, kamēr jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pieteikuma iesniedzējs. Šo punktu tāpat var piemērot, ja līniju ierobežotā apmērā izmanto arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Dalībvalstis informē Komisiju par savu nodomu šādām līnijām nepiemērot 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d un 8. pantu.

3.b Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d pantu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

nelielas intensitātes reģionāliem satiksmes tīkliem, ko pārvalda vienība, kas nav galvenais infrastruktūras pārvaldītājs, un ko izmanto reģionālas nozīmes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veikšanai, kurus sniedz viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nav dalībvalsts vadošais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, tik ilgi, kamēr netiek pieprasīta jaudas piešķiršana saistībā ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem minētajā tīklā, un ar noteikumu, ka attiecīgais uzņēmums ir neatkarīgs no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas veic kravu pārvadājumu pakalpojumus. Šo punktu tāpat var piemērot, ja līniju ierobežotā apmērā izmanto arī kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Dalībvalstis informē Komisiju par savu nodomu šādām līnijām nepiemērot 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d pantu.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Neskarot 3. punktu, dalībvalstis 8. panta 3. punktu var nepiemērot vietējas un reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kurām nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā, un 7., 7.a un 7.c pantu un IV nodaļu var nepiemērot vietējas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kurām nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā. Par savu nodomu nepiemērot noteikumus šādām dzelzceļa infrastruktūrām dalībvalstis paziņo Komisijai. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros izklāstīts tās lēmums, vai šādu dzelzceļa infrastruktūru var uzskatīt par tādu, kam nav stratēģiskas nozīmes. To darot, Komisija ņem vērā attiecīgo dzelzceļa līniju garumu, to izmantošanas pakāpi un iespējamo ietekmi uz satiksmes apjomu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.”;

d) iekļauj šādu punktu:

“8.a Desmit gadus ilgā laikposmā pēc 2016. gada 24. decembra dalībvalstis šīs direktīvas II un IV nodaļu, izņemot 10., 13. un 56. pantu, var nepiemērot par 500 km īsākām izolētām dzelzceļa līnijām ar atšķirīgu sliežu platumu nekā galvenajam iekšzemes tīklam, kuras nodrošina savienojumu ar trešo valsti, uz ko neattiecas Savienības tiesību akti dzelzceļa jomā, un kurām ir cits infrastruktūras pārvaldītājs nekā galvenajam iekšzemes tīklam. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri darbojas vienīgi šādās līnijās, var atbrīvot no II nodaļas piemērošanas.

Šādus atbrīvojumus var pagarināt uz laikposmiem, kas nepārsniedz piecus gadus. Dalībvalsts, kura plāno pagarināt atbrīvojumu, ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms atbrīvojuma termiņa beigām informē Komisiju par savu nodomu pagarināt. Komisija pārbauda, vai joprojām ir izpildīti ar atbrīvojumu saistītie nosacījumi, kas izklāstīti pirmajā daļā. Ja minētie nosacījumi nav izpildīti, Komisija pieņem īstenošanas aktus, izklāstot savu lēmumu par atbrīvojuma izbeigšanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.”;

e) pievieno šādus punktus:

“12. Ja pastāv publiska un privāta partnerība, kas noslēgta pirms 2015. gada 16. jūnija un šīs partnerības privātā puse ir arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas ir atbildīgs par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā infrastruktūrā, dalībvalstis var turpināt atbrīvot šādu privāto pusi no 7., 7.a un 7.d panta piemērošanas un ierobežot tiesības uzņemt un izlaist pasažierus attiecībā uz pakalpojumiem, kurus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi veic tajā pašā infrastruktūrā, kur tiek veikti publiskās un privātās partnerības privātās puses sniegtie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

13. Privātās infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir daļa no publiskās un privātās partnerības, kura noslēgta pirms 2016. gada 24. decembra, un kas nesaņem publiskus līdzekļus, nepiemēro 7.d pantu – ar noteikumu, ka aizdevumi un finanšu garantijas, ar ko darbojas infrastruktūras pārvaldītājs, nesniedz tieši vai netieši labumu konkrētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.”;

2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīklā, kā arī par līdzdalību tās attīstīšanā, kā dalībvalsts noteikusi saskaņā ar tās vispārējo politiku par infrastruktūras attīstīšanu un finansēšanu.”;

b) iekļauj šādus punktus:

- 2.a) “dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana” ir tīkla plānošana, finanšu un ieguldījumu plānošana, kā arī infrastruktūras būvniecība un uzlabošana;
- 2.b) “dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija” ir vilcienu ceļu iedalīšana, satiksmes pārvaldība un infrastruktūras maksas noteikšana;
- 2.c) “dzelzceļa infrastruktūras apkope” ir darbi, kas paredzēti, lai saglabātu esošās infrastruktūras stāvokli un spējas;
- 2.d) “dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana” ir apjomīgi esošās infrastruktūras nomaiņas darbi, kas nemaina tās vispārējo darbību;
- 2.e) “dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana” ir ievērojami infrastruktūras pārveidošanas darbi, kas uzlabo tās vispārējo darbību;
- 2.f) “būtiskas funkcijas” saistībā ar infrastruktūras pārvaldību ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu iedalīšanu, tostarp gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, tostarp maksas noteikšanu un iekasēšanu, saskaņā ar maksāšanas sistēmu un jaudas sadales noteikumu kopumu, ko dalībvalstis noteikušas atbilstīgi 29. un 39. pantam;”;

c) pievieno šādus punktus:

“31) “vertikāli integrēts uzņēmums” ir uzņēmums, ja Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 (*) nozīmē:

- a) infrastruktūras pārvaldītāju kontrolē uzņēmums, kas vienlaikus kontrolē vienu vai vairākus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz dzelzceļa pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā;
- b) infrastruktūras pārvaldītāju kontrolē viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri sniedz dzelzceļa pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā; vai
- c) infrastruktūras pārvaldītājs kontrolē vienu vai vairākus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz dzelzceļa pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā.

Tas ir arī uzņēmums, ko veido atsevišķas nodaļas, ietverot infrastruktūras pārvaldītāju un vienu vai vairākas nodaļas, kuras sniedz pārvadājumu pakalpojumus un kurām nav atsevišķa juridiskas personas statusa.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir savstarpēji pilnīgi neatkarīgi, bet tos abus tieši kontrolē dalībvalsts, neizmantojot starpniekstruktūru, neuzskata, ka tie, piemērojot šo direktīvu, ir vertikāli integrēts uzņēmums;

- 32) ‘publiska un privāta partnerība’ ir saistoša vienošanās starp publiskām struktūrām un vienu vai vairākiem uzņēmumiem, kas nav kādas dalībvalsts galvenais infrastruktūras pārvaldītājs, saskaņā ar kuru uzņēmumi daļēji vai pilnībā būvē un/vai finansē dzelzceļa infrastruktūru, un/vai iegūst tiesības iepriekš noteiktā laikposmā īstenot jebkuru no 2. punktā uzskaitītajām funkcijām. Attiecīgā vienošanās var būt jebkāda atbilstīgā juridiski saistošā formā, kas paredzēta valsts tiesību aktos;
- 33) ‘valde’ ir kāda uzņēmuma augstākā ranga struktūra, kura veic izpildfunkcijas un administratīvas funkcijas un kura ir atbildīga un atskaitās par attiecīgā uzņēmuma ikdienas darba vadību;
- 34) ‘uzraudzības padome’ ir kāda uzņēmuma visaugstākā ranga struktūra, kas pilda uzraudzības uzdevumus, tostarp īsteno valdes kontroli un vispārējus stratēģiskus lēmumus attiecībā uz uzņēmumu;
- 35) ‘tranzīta biļete’ ir biļete vai biļetes, kas uzskatāmas par pārvadājuma līgumu tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi;
- 36) ‘pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumi’ ir pakalpojumi pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, kurus sniedz bez starppieturām starp divām vietām, kuras šķir vismaz attālums, kas pārsniedz 200 km, uz īpaši būvētām ātrgaitas līnijām, kas aprīkotas ātrumam, kurš parasti ir 250 km/h vai lielāks, un kuros vilcienu kustība vidēji notiek ar šādu ātrumu.

(*) 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.).”;

3) direktīvas 6. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Piemērojot šo pantu, tās dalībvalstis, kuras piemēro 7.a panta 3. punktu, prasa, lai uzņēmums būtu organizēts atsevišķās nodaļās, kurām vienotā uzņēmumā nav no minētā uzņēmuma atsevišķa juridiskas personas statusa.”;

4) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Infrastrukturā pārvadātāja neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvadātājs ir atbildīgs par ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīklā un tam ir uzticēta minētā tīkla dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

Dalībvalstis nodrošina, ka nevienai no pārējām juridiskām vienībām vertikāli integrētā uzņēmumā nav izšķirošas ietekmes uz lēmumiem, kurus pieņēmis infrastruktūras pārvadātājs attiecībā uz būtiskām funkcijām.

Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvadātāja uzraudzības padomes un valdes locekļi un tiem tieši pakļautie vadītāji darbojas nediskriminējošā veidā un to objektivitāti neietekmē nekādi interešu konflikti.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvadātājs ir organizēts kā vienība, kas ir juridiski nošķirta no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un – vertikāli integrētos uzņēmumos – no jebkurām citām juridiskām vienībām, kuras ietilpst uzņēmumā.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka vienas un tās pašas personas nevar vienlaikus tikt ieceltas vai nodarbinātas:

- a) kā infrastruktūras pārvadātāja valdes locekļi un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma valdes locekļi;
- b) kā personas, kas ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām, un kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma valdes locekļi;
- c) ja pastāv uzraudzības padome – kā infrastruktūras pārvadātāja uzraudzības padomes locekļi un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma uzraudzības padomes locekļi;
- d) kā tāda uzņēmuma uzraudzības padomes locekļi, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā un kas vienlaikus īsteno kontroli gan pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, gan infrastruktūras pārvadātāju, un kā minētā infrastruktūras pārvadātāja valdes locekļi.

4. Vertikāli integrētos uzņēmumos infrastruktūras pārvadātāja valdes locekļi un personas, kas ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām, nesaņem ne no vienas citas juridiskas vienības, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, nekādu uz rezultātiem balstītu atalgojumu, kā arī viņi nesaņem prēmijas, kas galvenokārt saistītas ar konkrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu finanšu rezultātiem. Tomēr viņiem var piedāvāt stimulus, kas saistīti ar dzelzceļa sistēmas vispārējo darbību.

5. Ja dažādām vienībām, kuras ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, informācijas sistēmas ir kopīgas, piekļuve sensitīvai informācijai, kas attiecas uz būtiskām funkcijām, ir tikai infrastruktūras pārvadātāja pilnvarotam personālam. Sensitīvu informāciju nenodod tālāk citām vienībām, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā.

6. Šā panta 1. punkta noteikumi neskar dalībvalstu lēmumu pieņemšanas tiesības attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras attīstību un finansējumu un dalībvalstu kompetences attiecībā uz infrastruktūras finansēšanu un maksas noteikšanu, kā arī jaudas sadali, kā noteikts 4. panta 2. punktā un 8., 29. un 39. pantā.”;

5) iekļauj šādus pantus:

“7.a pants

Būtisko funkciju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina, lai attiecībā uz būtiskajām funkcijām infrastruktūras pārvadātājam, ievērojot 4. panta 2. punktā un 29. un 39. pantā izklāstītos ierobežojumus, būtu organizatoriska neatkarība un neatkarība lēmumu pieņemšanā.

2. Attiecībā uz 1. punkta piemērošanu dalībvalstis jo īpaši nodrošina, ka:
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai jebkura cita juridiska vienība neīsteno izšķirošu ietekmi uz infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar būtiskajām funkcijām, neskarot dalībvalstu lomu attiecībā uz maksāšanas sistēmas un jaudas sadales noteikumu kopuma un konkrētu maksāšanas noteikumu paredzēšanu saskaņā ar 29. un 39. pantu;
 - dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai jebkurai citai juridiskai vienībai vertikāli integrētā uzņēmumā nav izšķirošas ietekmes attiecībā uz tādu personu iecelšanu amatā un atlaišanu, kuras ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām;
 - par būtiskajām funkcijām atbildīgo personu mobilitāte nerada interešu konfliktus.

3. Dalībvalstis var nolemt, ka infrastruktūras maksas noteikšanu un ceļu iedalīšanu veic par maksas aprēķināšanu atbildīgā struktūra un/vai par sadali atbildīgā struktūra, kuras savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīgas ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma. Šādā gadījumā dalībvalstis var nolemt nepiemērot 7. panta 2. punkta un 7. panta 3. punkta c) un d) apakšpunkta noteikumus.

Direktīvas 7. panta 3. punkta a) apakšpunktu un 7. panta 4. punktu *mutatis mutandis* piemēro par infrastruktūras pārvaldību un dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu atbildīgo nodaļu vadītājiem.

4. Šīs direktīvas noteikumus, kuri attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja būtiskajām funkcijām, piemēro neatkarīgajai par maksas aprēķināšanu atbildīgajai struktūrai un/vai par sadali atbildīgajai struktūrai.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz satiksmes pārvaldību un apkopes plānošanu

1. Dalībvalstis nodrošina, ka satiksmes pārvaldības un apkopes plānošanas funkcijas tiek īstenotas pārredzamā un nediskriminējošā veidā un ka tās personas, kuras ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar šīm funkcijām, neietekmē nekādi interešu konflikti.

2. Attiecībā uz satiksmes pārvaldību – dalībvalstis nodrošina, ka tādu traucējumu gadījumā, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tiem būtu pilnīga un savlaicīga piekļuve attiecīgai informācijai. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piešķir turpmāku piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, tas saistībā ar attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem to dara pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

3. Attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras apjomīgas apkopes un/vai atjaunošanas ilgtermiņa plānošanu – infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar pieteikuma iesniedzējiem un pēc iespējas ņem vērā izteiktos viedokļus.

Apkopes darbu plānošanu nediskriminējošā veidā veic infrastruktūras pārvaldītājs.

7.c pants

Infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodošana ārpalpojumā un dališana

1. Ar noteikumu, ka nerodas interešu konflikti un tiek garantēta komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāte, infrastruktūras pārvaldītājs var:

- funkcijas nodot ārpalpojumā citai vienībai ar noteikumu, ka minētā vienība nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ka tā nekontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai ka to nekontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Vertikāli integrētā uzņēmumā būtiskās funkcijas netiek nodotas ārpalpojumā nevienai citai vertikāli integrētā uzņēmuma vienībai, ja vien šāda vienība nepilda tikai būtiskās funkcijas;
- nodot ārpalpojumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai uzņēmumiem, kuri kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai kurus kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, tādu darbu un saistītu uzdevumu izpildi, kuri attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanu, apkopi un atjaunošanu.

Infrastruktūras pārvaldītājs saglabā uzraudzības pilnvaras un uzņemas galīgo atbildību attiecībā uz 3. panta 2. punktā izklāstīto funkciju īstenošanu. Jebkura vienība, kas veic būtiskās funkcijas, ievēro 7., 7.a, 7.b un 7.d pantu.

2. Atkāpjoties no 7. panta 1. punkta, infrastruktūras pārvaldības funkcijas var veikt dažādi infrastruktūras pārvaldītāji, tostarp publiskās un privātās partnerības vienošanās puses, ar noteikumu, ka tie visi ievēro 7. panta 2. līdz 6. punktā un 7.a, 7.b un 7.d pantā noteiktās prasības un uzņemas pilnu atbildību par attiecīgo funkciju īstenošanu.

3. Ja būtiskas funkcijas netiek uzticētas energoapgādes operatoram, uz to neattiecinā noteikumus, kas piemērojami infrastruktūras pārvaldītājiem, ar noteikumu, ka ir nodrošināta atbilstība attiecīgajiem noteikumiem par tīkla attīstīšanu, jo īpaši 8. pantam.

4. Dalībvalstu noteiktas regulatīvās iestādes vai jebkādas citas neatkarīgas kompetentās iestādes uzraudzībā infrastruktūras pārvaldītājs var noslēgt sadarbības nolīgumus ar vienu vai vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, to darot nediskriminējošā veidā un nolūkā sniegt labumu klientiem, piemēram, samazinātas izmaksas vai uzlabotu darbību tajā tīkla daļā, uz kuru attiecas nolīgums.

Minētā iestāde pārbauga šādu nolīgumu izpildi un pamatos gadījumos var ieteikt tos izbeigt.

7.d pants

Finanšu pārredzamība

1. Vienlaikus ievērojot katrā dalībvalstī piemērojamās valsts procedūras, no infrastruktūras tīkla pārvaldības darbībām gūtos ienākumus, tostarp publiskus līdzekļus, infrastruktūras pārvaldītājs var izmantot tikai savas darbības finansēšanai, tostarp, lai apkalpotu aizdevumus. Infrastruktūras pārvaldītājs šādus ienākumus var arī izmantot, lai maksātu dividendes uzņēmuma īpašniekiem, kuru vidū var būt jebkādi privāti akcionāri, bet ne uzņēmumi, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā un kas vienlaikus īsteno kontroli gan pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, gan minēto infrastruktūras pārvaldītāju.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji ne tieši, ne netieši nepiešķir aizdevumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ne tieši, ne netieši nepiešķir aizdevumus infrastruktūras pārvaldītājiem.

4. Aizdevumus starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām piešķir, izmaksā un apkalpo tikai saskaņā ar tirgus likmēm un nosacījumiem, kuri atspoguļo attiecīgās vienības individuālo riska profilu.

5. Aizdevumi, kas starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām ir piešķirti pirms 2016. gada 24. decembra, turpinās līdz termiņa beigām ar noteikumu, ka par tiem līgums tika slēgts saskaņā ar tirgus likmēm un ka tie patiešām tika izmaksāti un tos patiešām apkalpo.

6. Jebkurus pakalpojumus, ko infrastruktūras pārvaldītājam piedāvā citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, sniedz, pamatojoties uz līgumiem, un par tiem maksā vai nu tirgus cenās, vai cenās, kas atspoguļo ražošanas izmaksas, pieskaitot saprātīgu peļņas daļu.

7. Infrastruktūras pārvaldītāja parādi ir skaidri nodalīti no citu juridisko vienību parādiem vertikāli integrētos uzņēmumos. Šādus parādus apkalpo atsevišķi. Tas neliedz parādu galīgo maksājumu veikt uzņēmumam, kas ir daļa no vertikāli integrēta uzņēmuma, kurš vienlaikus īsteno kontroli gan pār dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, gan minēto infrastruktūras pārvaldītāju, vai izmantojot kādu citu vienību uzņēmumā.

8. Infrastruktūras pārvaldītāja un citu juridisko vienību uzskaitē vertikāli integrētā uzņēmumā tiek veikta tā, lai nodrošinātu šā panta izpildi un dotu iespēju uzņēmumā veikt atsevišķu grāmatvedības uzskaiti un pārredzamas finanšu plūsmas.

9. Infrastruktūras pārvaldītājs vertikāli integrētā uzņēmumā glabā sīki izstrādātus ierakstus par visām komerciālām un finansiālām attiecībām ar citām juridiskajām vienībām minētajā uzņēmumā.

10. Ja saskaņā ar 7.a panta 3. punktu būtiskas funkcijas veic neatkarīga par maksas aprēķināšanu atbildīgā struktūra un/vai par sadali atbildīgā struktūra un dalībvalstis nepiemēro 7. panta 2. punktu, tad šā panta noteikumus piemēro *mutatis mutandis*. Atsauces, kas šajā pantā dotas uz infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām, uzskata par atsaucēm uz attiecīgajām uzņēmuma nodaļām. Atbilstību šajā pantā izklāstītajām prasībām pierāda ar atsevišķu grāmatvedības uzskaiti attiecīgajās uzņēmuma nodaļās.

7.e pants

Koordinācijas mehānismi

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek ieviesti piemēroti koordinācijas mehānismi, lai nodrošinātu koordināciju starp to galvenajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un visiem ieinteresētajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā arī pieteikuma iesniedzējiem, kas minēti 8. panta 3. punktā. Attiecīgā gadījumā aicina piedalīties dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjus un valsts, vietējās vai reģionālās iestādes. Attiecīgā regulatīvā iestāde var piedalīties kā novērotāja. Koordinācija *inter alia* attiecas uz:

- a) pieteikuma iesniedzēju vajadzībām saistībā ar infrastruktūras jaudas uzturēšanu un attīstību;
- b) direktīvas 30. pantā minētajos līgumos ietvertu un uz lietotājiem orientēto darbības mērķu saturu un uz 30. panta 1. punktā minētajiem stimuliem un to īstenošanu;
- c) direktīvas 27. pantā minētā tīkla pārskata saturu un īstenošanu;
- d) intermodalitātes un savstarpējas izmantojamības jautājumiem;
- e) jebkuru citu jautājumu, kas saistīts ar nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi, infrastruktūras lietošanu un infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumu kvalitāti.

Infrastruktūras pārvaldītājs, sadarbojoties ar ieinteresētajām personām, sagatavo un publicē koordinācijas pamatnostādnes. Koordinācija notiek vismaz reizi gadā, un infrastruktūras pārvaldītājs savā tīmekļa vietnē publicē pārskatu par darbībām, kas veiktas, ievērojot šo pantu.

Saskaņā ar šo pantu veiktā koordinācija neskar pieteikuma iesniedzēju tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē un regulatīvās iestādes pilnvaras, kā izklāstīts 56. pantā.

7.f pants

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls

1. Nolūkā veicināt efektīvu un lietderīgu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu Savienībā dalībvalstis nodrošina, lai to galvenie infrastruktūras pārvaldītāji piedalītos un sadarbotos tīklā, kurā notiek regulāras tikšanās, lai:

- a) attīstītu Savienības dzelzceļa infrastruktūru;
- b) atbalstītu savlaicīgu un efektīvu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu;
- c) apmainītos ar paraugpraksi;
- d) uzraudzītu un salīdzinoši novērtētu darbības rezultātus;
- e) dotu ieguldījumu 15. pantā minētajos tirgus uzraudzības pasākumos;
- f) risinātu nepilnības pārrobežu jautājumos; un
- g) apspriestu 37. un 40. panta piemērošanu.

Piemērojot d) apakšpunktu, tīkls nosaka kopīgus principus un praksi attiecībā uz konsekvētu darbības rezultātu uzraudzību un salīdzinošo vērtēšanu.

Koordinācija saskaņā ar šo punktu neskar pieteikuma iesniedzēju tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē un regulatīvās iestādes pilnvaras, kā izklāstīts 56. pantā.

2. Komisija ir tīkla dalībnieks. Tā atbalsta tīkla darbību un veicina koordināciju.”;

6) direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

“1.a Neskarot Savienības un dalībvalstu starptautiskās saistības, tās dalībvalstis, kurām ir robeža ar kādu trešo valsti, var ierobežot šajā pantā noteiktās piekļuves tiesības attiecībā uz pakalpojumiem, ko veic virzienā uz minēto trešo valsti vai no tās, tādā tīklā, kura sliežu platums atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla Savienībā, ja starp dalībvalstīm un minēto trešo valsti dzelzceļa pārrobežu pārvadājumos rodas konkurences kropļojumi. Šādi kropļojumi *inter alia* var rasties tādēļ, ka attiecīgajā trešā valstī dzelzceļa infrastruktūrai un ar to saistītajiem pakalpojumiem piekļuve netiek dota bez diskriminācijas.

Ja kāda dalībvalsts saskaņā ar šo punktu ir iecerējusi pieņemt lēmumu ierobežot piekļuves tiesības, tā lēmuma projektu iesniedz Komisijai un apspriežas ar pārējām dalībvalstīm.

Ja trīs mēnešos pēc minētā lēmuma projekta iesniegšanas ne Komisija, ne cita dalībvalsts pret to neiebilst, dalībvalsts lēmumu var pieņemt.

Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros ir sniegta sīka informācija par procedūru, kas jāievēro, piemērojot šo punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1370/2007, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem piešķir tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā un izlaist tos citā stacijā. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno šīs direktīvas II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas.”;

c) panta 3. un 4. punktu svīturo;

7) 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 pakalpojumu valsts līgumi attiecas uz šo pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu tad, ja šo tiesību izmantošana izjauktu attiecīgā pakalpojumu valsts līguma vai līgumu ekonomisko līdzsvaru.”;

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

“2. Lai noteiktu, vai pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savu lēmumu balsta uz iepriekš noteiktiem kritērijiem. Tās to nosaka pēc tam, kad vienā mēnesī pēc informācijas saņemšanas par 38. panta 4. punktā paredzēto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu ir saņemts pieprasījums no jebkura no turpmāk uzskaitītajiem:

a) kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas piešķir pakalpojumu valsts līgumu;

b) jebkura citas ieinteresēta kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;

c) infrastruktūras pārvaldītājs;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un nosacījumus, atbilstīgi kuriem lēmuma pārskatīšanu vienā mēnesī pēc tā paziņošanas var pieprasīt jebkurš no turpmāk minētajiem:

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas piekļuves iespēju.

Ja regulatīvā iestāde nolemj, ka ar 38. panta 4. punktā minēto paredzēto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, tā norāda iespējamās minētā pakalpojuma izmaiņas, ar kurām tiktu nodrošināta nosacījumu izpilde 10. panta 2. punktā paredzēto piekļuves tiesību piešķiršanai.”;

- d) panta 4. punktam pievieno šādu daļu:

“Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2018. gada 16. decembrim pieņem īstenošanas aktus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu attiecībā uz iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.”;

- e) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Dalībvalstis var arī ierobežot tiesības iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas nolūkos piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai starp kādu konkrētu izbraukšanas vietu un kādu konkrētu galamērķa vietu tajā pašā dalībvalstī, ja:

- a) saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu, kas piešķirts pirms 2015. gada 16. jūnija, ir piešķirtas ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām; vai
- b) pamatojoties uz taisnīgu konkursa procedūru, līdz 2018. gada 25. decembrim ir piešķirtas papildu tiesības/atļauja sniegt komerciālus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, konkurējot ar citu pakalpojumu sniedzēju starp šīm stacijām,

un ja šie pakalpojumu sniedzēji nesaņem nekādu atlīdzību par šo pakalpojumu sniegšanu.

Šāds ierobežojums var būt spēkā visu līguma vai atļaujas sākotnējā termiņa laiku vai līdz 2026. gada 25. decembrim – atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks.”;

- 8) iekļauj šādus pantus:

“11.a pants

Pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumi

1. Lai attīstītu pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgu, veicinātu pieejamās infrastruktūras optimālu izmantošanu un lai sekmētu pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu konkurētspēju, kas radītu labvēlīgu ietekmi uz pasažieriem, neskarot 11. panta 5. punktu, 10. pantā paredzēto piekļuves tiesību īstenošanai attiecībā uz pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem var piemērot tikai prasības, ko saskaņā ar šo pantu noteikusi regulatīvā iestāde.

2. Ja regulatīvā iestāde pēc 11. panta 2., 3. un 4. punktā minētās analīzes veikšanas nosaka, ka paredzētais pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojums starp konkrētu izbraukšanas vietu un konkrētu galamērķa vietu izjauktu pakalpojumu valsts līguma, kas attiecas uz šo pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu, ekonomisko līdzsvaru, regulatīvā iestāde norāda iespējamās izmaiņas pakalpojumā, ar kurām tiktu nodrošināta 10. panta 2. punktā minēto piekļuves tiesību piešķiršanas nosacījumu izpilde. Šādas izmaiņas var ietvert paredzētā pakalpojuma pārveidošanu.”

“13.a pants

Kopīgas informācijas un tranzīta biļešu pārdošanas sistēmas

1. Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1371/2007 (*) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES (**), dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, piedalītos kopīgā informācijas un integrētā biļešu pārdošanas sistēmā biļešu, tranzīta biļešu un rezervācijas nodrošināšanai, vai pilnvarot šādas sistēmas izveidei kompetentās iestādes. Ja šādu sistēmu izveido, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu diskrimināciju un ka to pārvalda kāda publiska vai privāta juridiskā vienība vai kāda asociācija, kas vieno visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus.

2. Komisija uzrauga dzelzceļa tirgus attīstības tendences attiecībā uz kopīgu informācijas un tranzīta biļešu pārdošanas sistēmu ieviešanu un lietošanu un izvērtē, vai Savienības līmenī ir nepieciešami pasākumi, ņemot vērā tirgus iniciatīvas. Tā jo īpaši ņem vērā to, lai dzelzceļa pasažieriem būtu nediskriminējoša piekļuve datiem, kas nepieciešami, lai plānotu ceļojumus un pirktu biļetes. Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šādu kopīgu informācijas un tranzīta biļešu pārdošanas sistēmu pieejamību, kuram vajadzības gadījumā jāpievieno leģislatīvo aktu priekšlikumi.

3. Dalībvalstis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, liek izveidot ārkārtas rīcības plānus un nodrošina, ka minētie ārkārtas rīcības plāni tiek pienācīgi saskaņoti, lai sniegtu palīdzību pasažieriem Regulas (EK) Nr. 1371/2007 18. panta nozīmē, ja rodas būtiski pakalpojumu traucējumi.

(*) 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.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.);

9) direktīvas 19. pantam pievieno šādu punktu:

“e) nav bijušas notiesātas par smagiem pārkāpumiem, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem attiecīgā gadījumā saistīti ar pienākumiem, kuri izriet no saistošiem koplīgumiem.”;

10) direktīvas 32. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Infrastruktūras maksas par Komisijas Regulā (ES) 2016/919 (*) minēto dzelzceļa koridoru izmantošanu diferencē, lai stimulētu vilcienu aprīkošanu ar ETCS atbilstīgi versijai, kas pieņemta ar Komisijas Lēmumu 2008/386/EK (**), un turpmākajām versijām. Šāda diferenciācija neizraisa vispārējas izmaiņas infrastruktūras pārvaldītāja ienēmosos.

Dalībvalstis var nolemt, ka šāda infrastruktūras maksu diferenciācija neattiecas uz Regulā (ES) 2016/919 minētajām dzelzceļa līnijām, kuras var izmantot tikai ar ETCS aprīkoti vilcieni.

Dalībvalstis var nolemt, ka šāda diferenciācija tiek attiecināta arī uz dzelzceļa līnijām, kas nav minētas Regulā (ES) 2016/919.

(*) Komisijas Regula (ES) 2016/919 (2016. gada 27. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

(**) Komisijas Lēmums 2008/386/EK (2008. gada 23. aprīlis), ar ko groza A pielikumu Lēmumam 2006/679/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmu un A pielikumu Lēmumam 2006/860/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 136, 24.5.2008., 11. lpp.);

11) direktīvas 38. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kādā dalībvalstī, kur tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir ierobežotas saskaņā ar 11. pantu, tas informē infrastruktūras pārvaldītājus un attiecīgās regulatīvās iestādes ne vēlāk kā 18 mēnešus pirms tam, kad stājas spēkā kustības grafiks, uz kuru attiecas infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai visas kompetentās iestādes, kas piešķirušas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attiecīgajā maršrutā, kurš noteikts pakalpojumu valsts līgumā, jebkura cita ieinteresēta kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu minētajā pasažieru pārvadājuma pakalpojumu maršrutā, tiktu informēti bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā 10 dienās.”;

12) direktīvas 53. panta 3. punktam pievieno šādu daļu:

“Ja regulatīvā iestāde to uzskata par nepieciešamu, tā var prasīt infrastruktūras pārvaldītājam šādu informāciju darīt tai pieejamu.”;

13) 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 struktūras, 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.”;

14) direktīvas 56. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktam pievieno šādus apakšpunktus:

“h) satiksmes pārvaldību;

i) atjaunošanas plānošanu un plānotu vai neplānotu apkopi;

j) atbilstību 2. panta 13. punktā, 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d pantā izklāstītajām prasībām, tostarp tām prasībām, kas attiecas uz interešu konfliktiem.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, tostarp jo īpaši pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un infrastruktūras pārvaldītāja darbības saistībā ar a) līdz j) apakšpunktu. Konkrēti, regulatīvā iestāde pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju kontrolē 1. punkta a) līdz j) apakšpunkta ievērošanu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas klauzulas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, ko var izmantot pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.”;

c) panta 9. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“9. Regulatīvā iestāde izskata visas sūdzības un attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju, un vienā mēnesī 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 valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences šajos tirgos, jo īpaši – atsaucoties uz 1. punkta a) līdz j) apakšpunktu.”;

d) panta 12. punktu aizstāj ar šādu:

“12. Lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības uzskaites nošķiršanu un 7.d panta noteikumiem par finanšu pārredzamību, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras veikt infrastruktūras pārvaldītāju, apkalpes vietu operatoru un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu. Vertikāli integrētu uzņēmumu gadījumā minētās pilnvaras attiecas uz visām juridiskajām vienībām. 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.

Uz 7.d panta 1. punktā minētajām finanšu plūsmām, 7.d panta 4. un 5. punktā minētajiem aizdevumiem un 7.d panta 7. punktā minētajiem parādiem attiecas regulatīvās iestādes uzraudzība.

Ja kāda dalībvalsts regulatīvo iestādi ir izraudzījusi par 7.c panta 4. punktā minēto neatkarīgo kompetento iestādi, regulatīvā iestāde novērtē minētajā pantā norādītos sadarbības nolīgumus.”;

15) direktīvas 57. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

“3.a Ja attiecībā uz jautājumiem saistībā ar starptautisku pakalpojumu nepieciešami divu vai vairāku regulatīvo iestāžu lēmumi, attiecīgās regulatīvās iestādes, gatavojot savus attiecīgos lēmumus, sadarbojas, lai panāktu jautājuma atrisināšanu. Šajā sakarā attiecīgās regulatīvās iestādes veic savas funkcijas saskaņā ar 56. pantu.”;

b) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Regulatīvās iestādes izstrādā kopīgus principus un praksi lēmumu pieņemšanai, kas ietilpst to pilnvarās saskaņā ar šo direktīvu. Šādi kopīgi principi un prakse ietver kārtību to strīdu izšķiršanai, kuri rodas saistībā ar 3.a punktu. Balstoties uz regulatīvo iestāžu pieredzi un 1. punktā minētā tīkla darbību un ja ir jānodrošina efektīva regulatīvo iestāžu sadarbība, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka šādus kopīgus principus un praksi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.”;

c) pievieno šādu punktu:

“10. Attiecībā uz lēmumiem par divām valstīm piederošu infrastruktūru abas attiecīgās dalībvalstis jebkurā laikā pēc 2016. gada 24. decembra var vienoties pieprasīt, lai starp attiecīgajām regulatīvajām iestādēm notiktu koordinācija, lai saskaņotu savu lēmumu ietekmi.”;

16) 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 direktīvas īstenošanu.

Konkrēti, ziņojumā novērtē ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumu attīstību un to, vai pastāv diskriminējoša prakse attiecībā uz piekļuvi ātrgaitas līnijām. Komisija apsver, vai ir nepieciešams iesniegt likumdošanas priekšlikumus.

Līdz tam pašam datumam Komisija izvērtē, vai arvien vēl pastāv diskriminējoša prakse vai citi konkurences kropļojumu veidi saistībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri ir daļa no vertikāli integrēta uzņēmuma. Attiecīgā gadījumā Komisija iesniedz likumdošanas priekšlikumus.”

2. pants

1. Neatkarīgi no 3. panta 2. punkta dalībvalstis līdz 2018. gada 25. decembrim pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Tās tūlīt dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

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 tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Direktīvas 1. panta 6. līdz 8. punktu un 11. punktu piemēro no 2019. gada 1. janvāra – savlaicīgi attiecībā uz kustības grafiku, ko sāk izmantot no 2020. gada 14. decembra.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2016. gada 14. decembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
I. KORČOK
