Eiropas Savienības

Oficiālais Vēstnesis

C 430

Izdevums latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

59. sējums

2016. gada 22. novembris

Saturs

III *Sagatavošanā esoši tiesību akti*

PADOME

2016/C 430/01 Padomes Nostāja (ES) Nr. 18/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos
Padome pieņēmusi 2016. gada 17. oktobrī [1] 1

2016/C 430/02 Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 18/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos 3

2016/C 430/03 Padomes Nostāja (ES) Nr. 19/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu
Padome pieņēmusi 2016. gada 17. oktobrī [1] 4

2016/C 430/04 Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 19/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu 13

LV

[1] Dokuments attiecas uz EEZ

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

PADOME

PADOMES NOSTĀJA (ES) Nr. 18/2016 PIRMAJĀ LASĪJUMĀ,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos

Padome pieņēmusi 2016. gada 17. oktobrī

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2016/C 430/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. un 109. 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) Padomes Regula (EEK) Nr. 1192/69 ([4]) ļauj dalībvalstīm kompensēt 40 uzskaitītiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem maksājumu pienākumus, kas citu transporta veidu uzņēmumiem nav jāatbalsta. Pareizu normalizācijas noteikumu piemērošanas rezultātā dalībvalstis tiek atbrīvotas no pienākuma paziņot par valsts atbalstu.

(2) Ir pieņemti vairāki Savienības tiesību akti, kas dzelzceļa kravu pārvadājumu un starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atver konkurencei un, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ([5]) gadījumā, ievieš konkrētus pamatprincipus, kas ietver to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi jāvada saskaņā ar principiem, kuri attiecas uz komercsabiedrībām, ka struktūras, kas atbild par jaudas iedalīšanu un maksas uzlikšanu par dzelzceļa infrastruktūru, ir jānodala no struktūrām, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus, un ka jābūt

([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. Eiropas Parlamenta … nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).
([4]) Padomes Regula (EEK) Nr. 1192/69 (1969. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos (OV L 156, 28.6.1969., 8. lpp.).
([5]) 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.).

uzskaites nodalīšanai, ka visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas licencēti atbilstīgi Savienības kritērijiem, jābūt piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai ar taisnīgiem, nediskriminējošiem noteikumiem un ka infrastruktūras pārvaldītāji var saņemt valsts finansējumu.

(3) Regula (EEK) Nr. 1192/69 ir pretrunā patlaban spēkā esošajiem leģislatīvajiem aktiem un nav saderīga ar tiem. Konkrēti, liberalizēta tirgus kontekstā, kad dzelzceļa uzņēmumi tieši konkurē ar uzskaitītajiem dzelzceļa uzņēmumiem, vairs nav atbilstīgi attiekties pret abām šīm grupām atšķirīgi.

(4) Tāpēc ir lietderīgi atcelt Regulu (EEK) Nr. 1192/69, lai novērstu Savienības tiesību sistēmas nekonsekvenci un nolūkā veicināt vienkāršošanu, atceļot tiesību aktu, kas ir novecojis.

(5) Dalībvalstis var maksāt kompensāciju par pārbrauktuvju aprīkojuma izmaksām saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. pantu. Tomēr tām var būt vajadzīgs laiks, lai grozītu savus valsts tiesību aktus un administratīvos noteikumus nolūkā ņemt vērā Regulas (EEK) Nr. 1192/69 atcelšanu. Tādējādi šai atcelšanai nebūtu jāstājas spēkā uzreiz attiecībā uz gadījumiem, uz kuriem attiecas Regulas (EEK) Nr. 1192/69 IV pielikums,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regula (EEK) Nr. 1192/69 tiek atcelta, izņemot minētās regulas noteikumus, ko piemēro uzskaites normalizēšanai attiecībā uz IV kategorijas gadījumiem, kas iekļauti minētās regulas IV pielikumā. Minētos noteikumus turpina piemērot līdz 2017. gada 31. decembrim.

2. pants

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

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

…,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*
…	…

Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 18/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos

(2016/C 430/02)

I. IEVADS

1. Komisija 2013. gada 30. janvārī iesniedza Padomei priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos ([1]).

2. Šis priekšlikums tika iesniegts kā daļa no tā sauktās ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes, ko tas veido kopā ar pieciem citiem priekšlikumiem. Sarunu vajadzībām priekšlikumi tika sadalīti divās grupās – tehniskais pīlārs un tirgus pīlārs. Šis priekšlikums ir daļa no tirgus pīlāra.

3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2013. gada 10. jūlijā pieņēma atzinumu par priekšlikumu. Reģionu komiteja pieņēma atzinumu 2013. gada 8. oktobrī.

4. Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā 2014. gada 26. februārī.

5. Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) 2014. gada 3. decembrī panāca vienošanos (vispārēju pieeju) ([2]) attiecībā uz priekšlikumu, ar ko atceļ Regulu 1192/69.

6. Vienošanās ar Eiropas Parlamentu par kompromisa tekstu tika panākta 2016. gada 19. aprīlī.

7. 2016. gada 20. septembrī Padome pieņēma politisku vienošanos ([3]) par kompromisa tekstu.

8. Ņemot vērā minētās vienošanās un pēc tam, kad dokumentu bija izskatījuši juristi lingvisti, Padome 2016. gada 17. oktobrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā noteikto parasto likumdošanas procedūru pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.

II. MĒRĶIS

9. Vienīgais priekšlikuma mērķis ir atcelt novecojušu regulu, kura bija pieņemta tad, kad uzņēmumi, kas sniedza dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, pildīja dažus publiskā sektora pienākumus. Regulā bija paredzēta sistēma, lai kompensētu izmaksas un ieguvumus, kas rodas saistībā ar šādiem pienākumiem.

III. PADOMES PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

10. Padome uzskata, ka Regula (EEK) Nr. 1192/69 vairs nav saderīga ar moderno dzelzceļa nozares organizāciju. Tomēr Padome apzinās, ka regula vēl tiek izmantota, konkrēti, lai kompensētu izmaksas, kas saistītas ar konkrētu pārbrauktuvju aprīkojumu. Tādēļ pārbrauktuvju izmaksu kompensēšanai ir pamatots pārejas laiks, lai varētu netraucēti pāriet uz jauno sistēmu.

IV. SECINĀJUMS

11. Padomes nostāja pirmajā lasījumā atspoguļo kompromisu, par kuru ar Komisijas atbalstu ir panākta vienošanās starp Padomi un Eiropas Parlamentu.

12. Šis kompromiss tika apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) priekšsēdētājam 2016. gada 13. jūlijā adresētajā Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētāja vēstulē.

13. Padomes nostājā pilnā mērā ir ņemts vērā Komisijas priekšlikums un Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā ierosinātie grozījumi. Tādēļ Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir līdzsvarots kompromiss.

([1]) OV L 156, 28.6.1969., 283. lpp.
([2]) Sk. 15790/14 TRANS 545 CODEC 2037.
([3]) Sk. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

PADOMES NOSTĀJA (ES) Nr. 19/2016 PIRMAJĀ LASĪJUMĀ,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

Padome pieņēmusi 2016. gada 17. oktobrī

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2016/C 430/03)

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) Dzelzceļa transportam ir potenciāls izaugsmei un sava īpatsvara palielināšanai, un tam ir būtiska loma ilgtspējīgā transporta un mobilitātes sistēmā, radot jaunas investīciju iespējas un darbvietas. Tomēr pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu izaugsme nav notikusi tikpat strauji kā citu transporta veidu attīstība.

(2) Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu Savienības tirgus ir atvērts konkurencei no 2010. gada. Turklāt dažas dalībvalstis ir atvērušas konkurencei savus iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ieviešot brīvas piekļuves tiesības vai rīkojot konkursus pakalpojumu valsts līgumu noslēgšanai, vai abējādi. Iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai vajadzētu pozitīvi ietekmēt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas darbību, rezultātā lietotājiem nodrošinot labākus pakalpojumus.

(3) Komisija savā 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā par transportu paziņoja par nodomu pabeigt dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus izveidi, novēršot tehniskus, administratīvus un juridiskus šķēršļus, kuri apgrūtina iekļūšanu dzelzceļa tirgū.

(4) Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveides pabeigšanai būtu jāveicina dzelzceļa transporta kā ticamas alternatīvas citiem transporta veidiem attīstība, tostarp cenas un kvalitātes ziņā.

(5) Konkrēts šīs regulas mērķis ir uzlabot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu kvalitāti, pārredzamību, efektivitāti un sniegumu.

(6) Pakalpojumiem pārrobežu līmenī, kas sniegti saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumiem tostarp sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kuri aptver vietējas un reģionālas vajadzības transporta jomā, būtu jāsaņem to dalībvalstu kompetento iestāžu piekrišana, kuru teritorijā pakalpojumi tiek sniegti.

(7) Kompetentajām iestādēm būtu jānosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas sabiedriskā pasažieru transporta jomā. Šādām specifikācijām būtu jāatbilst politikas mērķiem, kas norādīti dalībvalstu sabiedriskā transporta politikas dokumentos.

([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. Eiropas Parlamenta … nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

(8) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijām sabiedriskā pasažieru transporta jomā, kad iespējams, vajadzētu radīt pozitīvu tīkla ietekmi, tostarp uzlabojot pakalpojumu kvalitāti, sociālo un teritoriālo kohēziju vai sabiedriskā transporta sistēmas vispārējo efektivitāti.

(9) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām būtu jāatbilst sabiedriskā transporta politikai. Tomēr tas nedod tiesības kompetentām iestādēm saņemt konkrētu finansējuma summu..

(10) Izstrādājot sabiedriskā transporta politikas dokumentus, būtu jākonsultējas ar attiecīgajām ieinteresētajām personām saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Starp minētajām ieinteresētajām personām varētu būt transporta operatori, infrastruktūras pārvaldītāji, darbinieku organizācijas un sabiedriskā transporta pakalpojumu lietotāju pārstāvji.

(11) Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kurus nepiešķir, pamatojoties uz konkursa procedūru, sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju veiktā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde būtu pienācīgi jākompensē, lai nodrošinātu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu finanšu stabilitāti ilgtermiņā saskaņā ar sabiedriskā transporta politikā noteiktajām prasībām. Konkrēti, šādai kompensācijai būtu jāveicina tas, ka sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs uztur vai attīsta efektīvu pārvaldību un ka tiek sniegti pietiekami augstas kvalitātes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi.

(12) Veidojot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, dalībvalstīm būtu jānodrošina adekvāts sociālās aizsardzības līmenis sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju personālam.

(13) Lai procedūrās pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanai par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pienācīgi iestrādātu sociālo tiesību un darba tiesību jomas prasības, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem pakalpojumu valsts līgumu īstenošanā būtu jāievēro saistības sociālo tiesību un darba tiesību jomā, kas piemērojamas dalībvalstī, kurā pakalpojumu valsts līgums ir piešķirts, un kas izriet no normatīvajiem aktiem un lēmumiem gan valsts, gan Savienības līmenī, kā arī no piemērojamiem koplīgumiem, ar noteikumu, ka šādi valsts noteikumi un to piemērošana ir saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

(14) Ja dalībvalstis pieprasa, lai personāls, ko pieņēmis iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs, tiek pārcelts uz jauno izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, šādam personālam būtu jāpiešķir tiesības, kas tam pienāktos, ja būtu notikusi īpašnieka maiņa Padomes Direktīvas 2001/23/EK ([1]) nozīmē. Dalībvalstīm vajadzētu būt rīcības brīvībai pieņemt šādus noteikumus.

(15) Kompetentajām iestādēm, nodrošinot uzņēmumu konfidenciālās informācijas leģitīmo aizsardzību, būtu visām ieinteresētajām personām jādara pieejama informācija, kas ir atbilstīga, lai sagatavotu piedāvājumus saskaņā ar konkursa procedūrām.

(16) Kompetentās iestādes pienākumam sniegt visām ieinteresētajām personām informāciju, kas ir būtiska, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru, nebūtu jāietver pienākums radīt papildu informāciju, ja šādas informācijas nav.

(17) Lai ņemtu vērā dalībvalstu teritoriālās un politiskās struktūras dažādību, pakalpojumu valsts līgumu var piešķirt kompetentā iestāde, kuru veido publisku iestāžu grupa. Šādos apstākļos vajadzētu būt skaidriem noteikumiem, kas noteiktu katras publiskās iestādes attiecīgos pienākumus pakalpojumu valsts līguma piešķiršanas procesā.

(18) Ņemot vērā dalībvalstu administratīvo struktūru dažādību, tādu līgumu gadījumā, kuri attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu sniegšanu un kurus tieši piešķir vietējo kompetento iestāžu grupa, tas, kuras vietējās iestādes ir kompetentas attiecībā uz attiecīgajām "pilsētu aglomerācijām" un "lauku apgabaliem", paliek dalībvalstu ziņā.

(19) Pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu pa dzelzceļu būtu jāpiešķir, pamatojoties uz konkursa procedūru, izņemot šajā regulā izklāstītajos gadījumos.

(20) Konkursu par pakalpojumu valsts līgumiem procedūrām vajadzētu būt atvērtām visiem pakalpojumu sniedzējiem, tām vajadzētu būt taisnīgām, un tajās būtu jāievēro pārredzamības un nediskriminācijas principi.

([1]) Padomes Direktīva 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā (OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.).

(21) Izņēmuma apstākļos, ja dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu valsts līgumi piešķirti sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, pamatojoties uz konkursa procedūru, jaunus līgumus uz ierobežotu laiku var piešķirt tieši, lai nodrošinātu, ka pakalpojumi tiek sniegti visrentablākajā veidā. Šādi līgumi nebūtu jāatjauno, lai aptvertu tās pašas vai līdzīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

(22) Ja tikai viens pakalpojumu sniedzējs izrāda interesi, kad publicēta informācija par nodomu rīkot konkursa procedūru, kompetentās iestādes var sākt sarunas ar minēto pakalpojumu sniedzēju, lai piešķirtu līgumu, turpmāk nepublicējot informāciju par atklātu konkursa procedūru.

(23) *De minimis* robežvērtības attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti tieši, būtu jāpielāgo tādējādi, lai tie atspoguļotu lielākos apjomus un vienības izmaksas sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu jomā salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 ([1]). Augstākas robežvērtības būtu jāpiemēro arī sabiedriskā transporta pakalpojumiem, ja dzelzceļa pakalpojumu vērtība veido vairāk nekā 50 % no attiecīgo pakalpojumu vērtības.

(24) Lai izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, ir vajadzīgi kopīgi noteikumi par pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu šajā nozarē, vienlaikus ņemot vērā katras dalībvalsts specifiskos apstākļus.

(25) Ja ir izpildīti konkrēti nosacījumi, kas saistīti ar dzelzceļa tirgus vai dzelzceļa tīkla iezīmēm un struktūru, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesībām tieši piešķirt valsts pakalpojumu līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, ja ar šādu līgumu tiktu panākta pakalpojumu kvalitātes uzlabošanās vai lielāka rentabilitāte, vai abi.

(26) Kompetentās iestādes var veikt pasākumus, lai palielinātu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ierobežojot to līgumu skaitu, ko piešķir vienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam.

(27) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka to tiesību sistēmās ir paredzēta iespēja neatkarīgai struktūrai izvērtēt kompetentās iestādes lēmumus pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu pa dzelzceļu piešķirt tieši, ievērojot uz sniegumu balstītu pieeju. To varētu īstenot, veicot pārbaudi tiesā.

(28) Gatavojot konkursa procedūras, kompetentajām iestādēm būtu jāizvērtē, vai ir nepieciešami pasākumi, lai nodrošinātu efektīvu un nediskriminējošu piekļuvi piemērotam ritošajam sastāvam. Kompetentajām iestādēm būtu jādara publiski pieejams izvērtējuma ziņojums.

(29) Gaidāmo konkursa procedūru par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem konkrētām svarīgākajām iezīmēm vajadzētu būt pilnībā pārredzamām, lai nodrošinātu labāk organizētu tirgus reakciju.

(30) Tādēļ Regula (EK) Nr. 1370/2007 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza šādi:

1) regulas 1. panta 2. punktam pievieno šādu daļu:

"Ar to dalībvalstu kompetento iestāžu piekrišanu, kuru teritorijā pakalpojumi tiek sniegti, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības var attiekties uz sabiedriskā transporta pakalpojumiem pārrobežu līmenī, tostarp tiem, kuri aptver vietējas un reģionālas vajadzības pārvadājumu jomā.";

2) regulas 2. pantā iekļauj šādu punktu:

"aa) "sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi pa dzelzceļu" ir sabiedriskie pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, izņemot pasažieru pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, ar metro vai tramvaju.";

([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.).

3) iekļauj šādu pantu:

"2.a pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācija

1. Kompetentā iestāde nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu jomā un to piemērošanas jomu saskaņā ar 2. panta e) punktu. Minētās specifikācijas ietver iespēju grupēt izmaksas sedzošus pakalpojumus ar izmaksas nesedzošiem pakalpojumiem.

Nosakot minētās specifikācijas un to piemērošanas jomu, kompetentā iestāde saskaņā ar Savienības tiesību aktiem pienācīgi ievēro proporcionalitātes principu.

Specifikācijas atbilst politikas mērķiem, kas norādīti dalībvalstu sabiedriskā transporta politikas dokumentos.

Sabiedriskā transporta politikas dokumentu saturu un formātu, un procedūras, ko piemēro konsultācijām ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, nosaka saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

2. Ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijām un saistīto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi:

a) sasniedz sabiedriskā transporta politikas mērķus rentablā veidā; un

b) ilgtermiņā finansiāli garantē, ka tiek nodrošināti sabiedriskie pasažieru pārvadājumi saskaņā ar sabiedriskā transporta politikā noteiktajām prasībām.";

4) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"a) skaidri izklāsta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas definētas šajā regulā un precizētas saskaņā ar tās 2.a pantu, un kas ir jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas;

b) iepriekš objektīvi un pārredzami nosaka:

i) parametrus kompensācijas maksājuma, ja tāds ir, aprēķināšanai; un

ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu, tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana. Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas nav piešķirti saskaņā ar 5. panta 1., 3. vai 3.b punktu, šos parametrus nosaka tā, lai neviens kompensācijas maksājums nevarētu pārsniegt to summu, kas vajadzīga, lai segtu neto finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, kas radušies, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, ko patur sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, un samērīgu peļņu;";

b) iekļauj šādus punktus:

"4.a Īstenojot pakalpojumu valsts līgumus, sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji ievēro piemērojamās saistības sociālo tiesību un darba tiesību jomā, kuras noteiktas Savienības tiesību aktos, valsts tiesību aktos vai koplīgumos.

4.b Padomes Direktīvu 2001/23/EK (*) piemēro sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nomaiņai, ja šāda nomaiņa ir uzņēmuma īpašnieka maiņa minētās direktīvas nozīmē.

(*) Padomes Direktīva 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā (OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.).";

c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Ja kompetentās iestādes saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu konkrētiem kvalitātes un sociālajiem standartiem, vai nosaka sociālos un kvalitātes kritērijus, minētos standartus un kritērijus iekļauj konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos. Vienlaikus ņemot vērā Direktīvu 2001/23/EK, šādā konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos attiecīgā gadījumā iekļauj arī informāciju par tiesībām un saistībām, kas attiecas uz tāda personāla pārcelšanu, ko pieņēmis iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs.";

d) pievieno šādu punktu:

"8. Pakalpojumu valsts līgumos pakalpojumu sniedzējam prasa, nodrošinot uzņēmumu konfidenciālās informācijas leģitīmo aizsardzību, kompetentajai iestādei sniegt informāciju, kas būtiska pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanai. Kompetentās iestādes, nodrošinot uzņēmumu konfidenciālās informācijas leģitīmo aizsardzību, visām ieinteresētajām personām dara pieejamu informāciju, kas ir atbilstīga, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru. Lai ieinteresētās personas varētu izstrādāt labi pamatotus darījumdarbības plānus, minētajā informācijā ietver ziņas par pasažieru pieprasījumu, biļešu cenām, izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem, uz kuriem attiecas konkursa piedāvājums, un sīkas ziņas par infrastruktūras specifikācijām, kas ir svarīgas vajadzīgo transportlīdzekļu vai ritošā sastāva darbībai. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji atbalsta kompetentās iestādes visu attiecīgo infrastruktūras specifikāciju sniegšanā. Iepriekš izklāstīto noteikumu neievērošanu pārskata tiesību aktos noteiktajā kārtībā, kā paredzēts 5. panta 7. punktā.";

5) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta ievadtekstu aizstāj ar šādu:

"Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetentā vietējā iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kontrolē vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas.

Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu gadījumā pirmajā daļā minēto iestāžu grupu var veidot tikai vietējās kompetentās iestādes, kuru kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals. Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojums vai pirmajā daļā minētais pakalpojumu valsts līgums var attiekties tikai uz pilsētu aglomerāciju vai lauku apgabalu, vai abu vajadzībām pārvadājumu jomā.

Ja kompetentā vietējā iestāde pieņem šādu lēmumu, piemēro šādus nosacījumus:";

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Jebkura kompetentā iestāde, kas uztic pakalpojumus trešai personai, kura nav tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs, piešķir pakalpojumu valsts līgumus, izsludinot konkursu, izņemot 3.a, 4., 4.a, 4.b, 5. un 6. punktā paredzētos gadījumus. Konkursam pieņemtā procedūra ir atvērta visiem pakalpojumu sniedzējiem, un tajā ievēro pārredzamības, taisnīguma un nediskriminācijas principu. Pēc piedāvājumu iesniegšanas un varbūtējas iepriekšējas atlases procedūrā var ietvert sarunas saskaņā ar šiem principiem, lai noteiktu, kā vislabāk izpildīt īpašas vai sarežģītas prasības.";

c) iekļauj šādus punktus:

"3.a Ja vien tas nav aizliegts ar valsts tiesību aktiem, attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu valsts līgumiem, kurus piešķir, pamatojoties uz konkursa procedūru, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu jaunus līgumus uz ierobežotu laiku piešķirt tieši, ja kompetentā iestāde uzskata, ka šādu tiešu piešķiršanu pamato izņēmuma apstākļi. Šādi izņēmuma apstākļi ietver situācijas, kad:

— ir zināms skaits konkursa procedūru, ko kompetentā iestāde vai citas kompetentās iestādes jau rīko un kas varētu ietekmēt to piedāvājumu skaitu un kvalitāti, kuri varētu tikt saņemti, ja par šo līgumu tiek izsludināts konkurss, vai

— ir vajadzīgas izmaiņas viena vai vairāku pakalpojumu valsts līgumu darbības jomā, lai optimizētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

Kompetentā iestāde izdod pamatotu lēmumu un bez liekas kavēšanās par to informē Komisiju.

To līgumu termiņš, kas piešķirti, ievērojot šo punktu, ir proporcionāls attiecīgajiem izņēmuma apstākļiem un jebkurā gadījumā nepārsniedz 5 gadus.

Kompetentā iestāde šādus līgumus publicē. Tā darot, kompetentā iestāde ņem vērā konfidenciālās uzņēmumu informācijas un komerciālo interešu leģitīmo aizsardzību.

Secīgo līgumu, kas attiecas uz tām pašām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, nepiešķir, pamatojoties uz šo noteikumu.

3.b Piemērojot 3. punktu, kompetentās iestādes var nolemt piemērot šādu procedūru.

Kompetentās iestādes var publiskot savu nodomu piešķirt pakalpojumu valsts līgumu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, publicējot informatīvu paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Minētajā informatīvajā paziņojumā sīki apraksta pakalpojumus, uz kuriem attiecas līgums, ko paredzēts piešķirt, kā arī līguma veidu un termiņu.

Pakalpojumu sniedzēji var izteikt savu interesi termiņā, ko noteikusi kompetentā iestāde un kas nav īsāks par 60 dienām pēc informatīvā paziņojuma publicēšanas.

Ja pēc minētā termiņa beigām:

a) tikai viens pakalpojumu sniedzējs ir izteicis interesi piedalīties procedūrā, kurā piešķir pakalpojumu valsts līgumu;

b) minētais pakalpojumu sniedzējs ir pienācīgi pierādījis, ka faktiski spēs sniegt transporta pakalpojumu, izpildot pakalpojumu valsts līgumā noteiktās saistības;

c) konkurences trūkums nav radies tādēļ, ka ir mākslīgi sašaurināti iepirkuma parametri; un

d) nav citu saprātīgu iespēju,

kompetentās iestādes var sākt sarunas ar minēto pakalpojumu sniedzēju, lai piešķirtu līgumu, turpmāk nepublicējot informāciju par atklātu konkursa procedūru.";

d) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus:

a) ja tiek lēsts, ka to gada vidējā vērtība ir mazāka par EUR 1 000 000 vai mazāka par EUR 7 500 000 tāda pakalpojumu valsts līguma gadījumā, kas ietver sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus pa dzelzceļu; vai

b) ja tie gadā attiecas uz mazāk nekā 300 000 kilometriem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu vai mazāk nekā 500 000 kilometriem tāda pakalpojumu valsts līguma gadījumā, kas ietver sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus pa dzelzceļu.

Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu, kas tieši piešķirts mazam vai vidējam uzņēmumam, kurš izmanto ne vairāk kā 23 transportlīdzekļus, minētās robežvērtības var palielināt vai nu līdz gada vidējai vērtībai, kas lēsta mazāk par EUR 2 000 000, vai līdz ikgadējai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanai mazāk nekā 600 000 kilometru garumā.";

e) iekļauj šādus punktus:

"4.a Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu:

a) ja tā uzskata, ka tiešu piešķiršanu pamato nozīmīgas attiecīgā tirgus un tīkla strukturālas un ģeogrāfiskas īpatnības un jo īpaši to lielums, pieprasījuma īpatnības, tīkla sarežģītība, tehniskā un ģeogrāfiskā izolētība un līgumā ietvertie pakalpojumi; un

b) ja ar šādu līgumu tiktu panākta pakalpojumu kvalitātes uzlabošanās vai lielāka rentabilitāte, vai abi salīdzinājumā ar iepriekš piešķirto pakalpojumu valsts līgumu.

Balstoties uz minēto, kompetentā iestāde publicē pamatotu lēmumu un vienā mēnesī pēc tā publicēšanas par to informē Komisiju. Kompetentā iestāde pēc tam var piešķirt līgumu.

Uzskata, ka tās dalībvalstis, kurās … [*šīs grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās diena*] maksimālā ikgadējā intensitāte ir mazāka par 23 miljoniem vilcienkilometru un kurās ir tikai viena kompetentā iestāde valsts līmenī un viens pakalpojumu valsts līgums, kas aptver visu tīklu, atbilst a) punktā izklāstītajiem nosacījumiem. Ja kādas minētās dalībvalsts kompetentā iestāde pieņem lēmumu pakalpojumu valsts līgumu piešķirt tieši, attiecīgā dalībvalsts par to informē Komisiju. Apvienotā Karaliste var pieņemt lēmumu šo daļu piemērot Ziemeļīrijai.

Ja kompetentā iestāde pieņem lēmumu pakalpojumu valsts līgumu piešķirt tieši, tā nosaka izmērāmas, pārredzamas un pārbaudāmas snieguma prasības. Šādas prasības iekļauj līgumā.

Snieguma prasības jo īpaši ietver pakalpojumu precizitāti, vilcienu kustības biežumu, ritošā sastāva kvalitāti un pasažieru pārvadājumu jaudu.

Līgumā iekļauj konkrētus snieguma rādītājus, pēc kuriem kompetentā iestāde var veikt periodisku izvērtēšanu. Līgumā ietver arī efektīvus un atturošus pasākumus, ko paredz piemērot gadījumos, kad attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums neievēro snieguma prasības.

Kompetentā iestāde periodiski izvērtē, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir sasniedzis savus mērķus, lai ievērotu līgumā noteiktās snieguma prasības, un publicē izvērtēšanā konstatēto. Šāda periodiska izvērtēšana tiek veikta vismaz reizi piecos gados. Kompetentā iestāde veic atbilstīgus un savlaicīgus pasākumus, tostarp piemēro efektīvus un atturošus līgumsodus, ja nepieciešamie pakalpojumu kvalitātes vai rentabilitātes, vai abu uzlabojumi nav panākti. Kompetentā iestāde jebkurā laikā var pilnībā vai daļēji apturēt vai izbeigt saskaņā ar šo noteikumu piešķirto līgumu gadījumā, ja pakalpojumu sniedzējs neievēro snieguma prasības.

4.b Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var nolemt tieši piešķirt valsts pakalpojumu līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, ja tie attiecas tikai uz pakalpojumiem saistībā ar pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, kurus nodrošina pakalpojumu sniedzējs, kas vienlaikus pārvalda visu dzelzceļa infrastruktūru vai lielāko daļu no dzelzceļa infrastruktūras, kur pakalpojumi tiek sniegti, ja minētā dzelzceļa infrastruktūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (*) 2. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu nepiemēro minētās direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8., 13. pantu un IV nodaļu.

Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, tieši piešķirtu līgumu termiņš, ievērojot šo punktu un šā panta 4.a punktu, nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.

Saskaņā ar šo punktu un 4.a punktu piešķirtus līgumus publicē, vienlaikus ņemot vērā uzņēmumu konfidenciālās informācijas un komerciālo interešu tiesisko aizsardzību.

(*) 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.).";

f) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Ja pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka varētu rasties šāda situācija, kompetentā iestāde var veikt ārkārtas pasākumus.

Ārkārtas pasākumi ir tiešs piešķīrums vai oficiāla vienošanās par pakalpojumu valsts līguma pagarināšanu, vai prasība izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir tiesības pārsūdzēt lēmumu par pienākuma noteikšanu izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Laikposms, uz kuru pakalpojumu valsts līgumu piešķir, pagarina ar ārkārtas pasākumiem vai šādu līgumu uzliek par pienākumu, nepārsniedz divus gadus.";

g) iekļauj šādu punktu:

"6.a Lai palielinātu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kompetentās iestādes var nolemt, ka līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, kas aptver viena un tā paša tīkla vai maršrutu paketes daļas, piešķir dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šādā nolūkā kompetentās iestādes pirms konkursa procedūras sākšanas var pieņemt lēmumu ierobežot līgumu skaitu, ko piešķir vienam un tam pašam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam.";

h) panta 7. punktā pēc pirmās daļas iekļauj šādu daļu:

"Attiecībā uz 4.a un 4.b punktā minētajiem gadījumiem šādi pasākumi ietver iespēju prasīt, lai kompetentās iestādes pieņemto pamatoto lēmumu izvērtē neatkarīga struktūra, ko izraudzījusi attiecīgā dalībvalsts. Šāda izvērtējuma rezultātus dara publiski pieejamus saskaņā ar valsts tiesību aktiem.";

6) iekļauj šādu pantu:

"5.a pants

Dzelzceļa ritošais sastāvs

1. Uzsākot līgumu piešķiršanas konkursa procedūru, kompetentās iestādes izvērtē, vai ir nepieciešami pasākumi, lai nodrošinātu efektīvu un nediskriminējošu piekļuvi piemērotam ritošajam sastāvam. Šajā izvērtējumā ņem vērā to, vai attiecīgajā tirgū ir ritošā sastāva nomas uzņēmumi vai citi tirgus dalībnieki, kas nodrošina ritošā sastāva nomu. Izvērtējuma ziņojumu dara publiski pieejamu.

2. Kompetentās iestādes saskaņā ar valsts tiesību aktiem un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, var nolemt veikt pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu efektīvu un nediskriminējošu piekļuvi piemērotam ritošajam sastāvam. Šādi pasākumi var ietvert:

a) to, ka kompetentā iestāde iegādājas ritošo sastāvu, ko izmanto, lai izpildītu pakalpojumu valsts līgumu, nolūkā to padarīt pieejamu izraudzītajam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam par tirgus cenu vai kā daļu no pakalpojumu valsts līguma, ievērojot 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un attiecīgā gadījumā pielikumu;

b) to, ka kompetentā iestāde sniedz garantiju pakalpojumu valsts līguma izpildei izmantojamā ritošā sastāva finansēšanai par tirgus cenu vai kā daļu no pakalpojumu valsts līguma, ievērojot 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un attiecīgā gadījumā pielikumu, ietverot garantiju, kas attiecas uz atlikušās vērtības risku;

c) to, ka kompetentā iestāde pakalpojumu valsts līgumā uzņemas pārņemt ritošo sastāvu pie iepriekš definētiem finanšu nosacījumiem līguma darbības beigās par tirgus cenu; vai

d) sadarbību ar citām kompetentajām iestādēm, lai izveidotu lielāku ritošā sastāva parku.

3. Ja ritošo sastāvu dara pieejamu jaunam sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējam, kompetentā iestāde konkursa dokumentācijā ietver jebkādu pieejamu informāciju par ritošā sastāva uzturēšanas izmaksām un tā tehnisko stāvokli.";

7) regulas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādu vispārēju noteikumu vai pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu pakalpojumu valsts līgumu, kas nav piešķirts saskaņā ar 5. panta 1., 3. vai 3.b punktu, vai saistītas ar kādu vispārēju noteikumu, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem.";

8) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā dara zināmu atklātībai apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga. Minētajā ziņojumā ietver pakalpojumu valsts līgumu sākuma datumu un termiņu, izraudzītos sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus un kompensāciju maksājumus, un ekskluzīvās tiesības, kas piešķirtas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kā atlīdzība. Ziņojums nošķir autobusu transportu un sliežu ceļu transportu, ļauj pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību, kvalitāti un finansējumu un attiecīgos gadījumos ietver informāciju par jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu. Ziņojumā arī ņem vērā politikas mērķus, kas norādīti attiecīgās dalībvalsts sabiedriskā transporta politikas dokumentos. Dalībvalstis atvieglo centralizētu piekļuvi minētajiem ziņojumiem, izmantojot, piemēram, kopēju tīmekļa vietni.";

b) panta 2. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

"d) pakalpojumu valsts līguma paredzēto sākuma datumu un termiņu.";

9) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Neskarot 3. punktu:

i) attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu par pasažieru transporta pakalpojumiem pa autoceļiem un pa citu tipu sliežu ceļiem, kas nav dzelzceļš, piemēram, pārvadājumiem ar metro vai tramvaju, 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra;

ii) attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra;

iii) regulas 5. panta 6. punktu un 7. panta 3. punktu beidz piemērot no … [*6 gadi pēc grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās dienas*].

To līgumu termiņš, kuri piešķirti saskaņā ar 5. panta 6. punktu laikā no 2019. gada 3. decembra līdz … [*6 gadi pēc šīs grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās dienas*], nepārsniedz 10 gadus.

Līdz 2019. gada 2. decembrim dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu.

Dalībvalstis sešos mēnešos pēc … [*trīs gadi pēc šīs grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās dienas*] iesniedz Komisijai progresa ziņojumu, tajā īpaši norādot, kā tiek īstenota 5. panta prasībām atbilstīgu pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana. Pamatojoties uz dalībvalstu progresa ziņojumiem, Komisija veic pārskatīšanu un vajadzības gadījumā iesniedz leģislatīvo aktu priekšlikumus.";

b) iekļauj šādu punktu:

"2.a. Pakalpojumu valsts līgumi par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, kurus no … [*šīs grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās diena*] līdz 2019. gada 2. decembrim tieši piešķir saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra, var palikt spēkā līdz sava termiņa beigām. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.";

c) panta 3. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"d) no 2000. gada 26. jūlija un pirms … [*šīs grozošās regulas (st 11198) spēkā stāšanās*] saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra."

2. pants

Šī regula stājas spēkā … [*12 mēneši pēc tās publicēšanas "Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī"*].

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

…,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*
…	…

Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 19/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

(2016/C 430/04)

I. IEVADS

1. 2013. gada 30. janvārī Komisija nosūtīja Padomei priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ([1]) groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu.

2. Šis priekšlikums tika iesniegts kā daļa no tā sauktās ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes, ko tas veido kopā ar pieciem citiem priekšlikumiem. Sarunu vajadzībām priekšlikumi tika sadalīti divās grupās – tehniskais pīlārs un tirgus pīlārs. Šis priekšlikums ir daļa no tirgus pīlāra.

3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2013. gada 10. jūlijā pieņēma atzinumu par priekšlikumu. Reģionu komiteja pieņēma atzinumu 2013. gada 8. oktobrī.

4. Eiropas Parlaments pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā 2014. gada 26. februārī.

5. Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) 2015. gada 8. oktobrī panāca vienošanos (vispārēju pieeju) ([2]) attiecībā uz priekšlikumu par iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

6. Vienošanās ar Eiropas Parlamentu par kompromisa tekstu tika panākta 2016. gada 19. aprīlī.

7. 2016. gada 20. septembrī Padome pieņēma politisku vienošanos ([3]) par kompromisa tekstu.

8. Ņemot vērā minētās vienošanās un pēc tam, kad dokumentu bija izskatījuši juristi lingvisti, Padome 2016. gada 17. oktobrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā noteikto parasto likumdošanas procedūru pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.

II. MĒRĶIS

9. Priekšlikuma galvenie mērķi ir uzlabot iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti gadījumos, kad šādi pakalpojumi tiek sniegti kā sabiedrisks pakalpojums, un veicināt šo pakalpojumu darbības efektivitāti.

III. PADOMES PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

A) *Vispārīgi jautājumi*

10. Padome uzskata, ka tad, kad tiek iepirkti sabiedriskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, kā vēlamākais risinājums būtu jāizmanto konkursa procedūra. Tomēr dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu lielums, organizācija un daudzas citas īpašības dalībvalstīs ļoti atšķiras. Tādēļ, lai efektīvi sasniegtu priekšlikuma galvenos mērķus, dažos gadījumos un saskaņā ar konkrētiem nosacījumiem būtu jāatļauj atkāpties no konkursa procedūras principa, piemēram, pieļaujot tiešos piešķīrumus.

B) *Citi svarīgi politiski jautājumi*

11. Padome uzskata, ka tieša līguma piešķiršana, balstoties uz pakalpojuma sniegšanas rezultātiem, konkrētos apstākļos ir pamatota, jo tādējādi efektīvi un iedarbīgi tiktu īstenoti šā priekšlikuma mērķi. Kompetentajām iestādēm būtu jāatļauj piešķirt šādus līgumus ar noteikumu, ka tās nodrošina šā procesa pārredzamību. Minētajos līgumos būtu jānosaka mērķi, kas būtu saskaņā ar regulu, un šo mērķu uzraudzībai nepieciešamie rādītāji.

([1]) OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.
([2]) Sk. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.
([3]) Sk. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Pastāv arī citi gadījumi, piemēram, ārkārtas situācijas, zemas līgumu vērtības vai pārejas situācijas starp konkursiem par līgumu piešķiršanu, kad tiešie piešķīrumi būtu piemēroti un tie saskaņā ar konkrētiem nosacījumiem būtu jāatļauj.

13. Turklāt kompetentās iestādes ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir parakstījušas šobrīd esošos līgumus par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Ir nepieciešams saprātīgs pārejas laiks, lai nodrošinātu juridisko noteiktību, izvairītos no tā, ka šādi līgumi tiek lauzti vai ka par to priekšlaicīgu izbeigšanu tiek pieprasīta kompensācija.

14. Lai nodrošinātu godīgu konkurenci, pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai ir nepieciešama attiecīga piekļuve dzelzceļa ritošajam sastāvam. Kompetentajām iestādēm būtu jāizvērtē, vai dzelzceļa ritošais sastāvs ir pieejams to tirgū. Ievērojot valsts atbalsta noteikumus, tām būtu jāļauj veikt pasākumus, ar ko vajadzības gadījumā veicina ritošā sastāva nodrošināšanu.

IV. **SECINĀJUMS**

15. Padomes nostāja pirmajā lasījumā atspoguļo kompromisu, par kuru ar Komisijas atbalstu ir panākta vienošanās starp Padomi un Eiropas Parlamentu.

16. Šis kompromiss tika apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) priekšsēdētājam 2016. gada 13. jūlijā adresētajā Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētāja vēstulē.

17. Padomes nostājā pilnā mērā ir ņemts vērā Komisijas priekšlikums un Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā ierosinātie grozījumi. Tādēļ Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir nozīmīgs solis ceļā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas kvalitātes un efektivitātes uzlabošanu.

ISSN 1977-0952 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5201 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV