



Briselē, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra
Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz
iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa
infrastruktūras pārvaldību**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Komisija 2011. gada baltajā grāmatā par transporta politiku, kas pieņemta 2011. gada 28. martā¹, nāca klajā ar savu redzējumu par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar iekšējo dzelzceļa tirgu, kurā Eiropas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var sniegt pakalpojumus bez liekiem tehniskiem un administratīviem šķēršļiem.

Vairākas politikas iniciatīvas ir atzinušas dzelzceļa infrastruktūras potenciālu par iekšējā tirgus pamatu un ilgtspējīgas izaugsmes virzītāju. Eiropadome 2012. gada janvāra secinājumos ir uzsvērusi, cik svarīgi ir atrisināt pilnībā integrēta vienotā tirgus izaugsmes potenciālu, tostarp pasākumus, kas attiecas uz tīkla nozarēm. Komisijas paziņojumā "Rīcība stabilitātei, izaugsmei un nodarbinātībai", kas pieņemts 2012. gada 30. maijā, tika uzsvērts, cik svarīgi ir dzelzceļa nozarē turpmāk samazināt reglamentējošo slogu un šķēršļus ienākšanai. Turklāt Komisijas paziņojumā par vienotā tirgus pārvaldības stiprināšanu, kas pieņemts 2012. gada 8. jūnijā², arī uzsvērtā transporta nozares nozīmība.

Tajā pašā laikā Komisija ir ierosinājusi nākamās daudzgadu finanšu shēmas 2014.-2020. gadam ietvaros radīt "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu" (CEF) un piešķirt transporta infrastruktūrai EUR 31,7 miljardus no kopējā finansējuma, kas ir EUR 50 miljardu apjomā.

Pēdējā desmitgadē trīs "dzelzceļa tiesību aktu paketes" ir pakāpeniski atvērušas valstu tirgus un ES līmenī paaugstinājušas dzelzceļu konkurētspēju un sadarbību. Tomēr, neraugoties uz ES *acquis* ievērojamo attīstību, dzelzceļa transporta īpatsvars pārvadājumos ES iekšienē aizvien ir neliels. Ar šo priekšlikumu paredzēts novērst atlikušos šķēršļus, kas ierobežo dzelzceļa tirgu efektivitāti.

1.1. Risināmie jautājumi

Atlikušie šķēršļi pirmkārt attiecas uz piekļuvi valsts iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgum. Daudzās dalībvalstīs šie tirgi ir slēgti konkurencei, kas ne tikai ierobežo to attīstību, bet arī rada atšķirības starp tām dalībvalstīm, kuras ir atvērušas savus tirgus, un tām, kuras to vēl nav izdarījušas.

Lielāko daļu iekšzemes pasažieru pārvadājumu nevar nodrošināt uz komerciāla pamata vien, un tiem vajadzīgs valsts atbalsts. Tos veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Tādēļ šajā tiesību aktu paketē tiek izskatīts arī jautājums par konkurenci sabiedrisko pakalpojumu līgumu jomā un par papildu punktiem, piemēram, šādu līgumu potenciālo pretendentu pieeju ritošajam sastāvam, kā arī par integrētu kustības sarakstu sastādīšanu un biļešu pārdošanas sistēmām, ja tās dod labumu pasažieriem.

Otrs problēmu kopums, kas kavē dzelzceļa tirgu pilnībā attīstīt savu potenciālu, ir pārvaldības jautājumi, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītājiem. Tā kā infrastruktūras pārvaldītāji ir dabiskie monopoli, tie ne vienmēr reaģē uz tirgus un lietotāju vajadzībām, tādējādi kavējot nozares darbību kopumā. Virknē dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītāji nespēj veikt savus uzdevumus, jo to funkcijas ir sadalītas starp dažādām iestādēm. Turklāt pašreizējais tiesiskais regulējums nav uzlabojis pārrobežu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem.

¹ Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM (2011) 144.

² Vienotā tirgus labāka pārvaldība, COM (2012) 259.

Turklāt vairākus šķēršļus ienākšanai tirgū rada situācijas, kad infrastruktūras pārvaldība un pārvadājumu darbība ir tās pašas integrētās struktūras daļas. Tādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājiem rodas interešu konflikts, jo tiem jāņem vērā to integrēto struktūru un transporta meitasuzņēmumu uzņēmējdarbības intereses, un tie ir ieinteresēti diskriminēt, nodrošinot piekļuvi infrastruktūrai.

Visbeidzot, integrētās struktūras padara ievērojami grūtāku kontu nošķiršanas nodrošināšanu starp infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbībām. Integrētā struktūrā regulatoriem ir grūti izsekot finanšu plūsmām starp dažādiem meitasuzņēmumiem un kontrolāciju sabiedrību. Grāmatvedības instrumenti ļauj mākslīgi palielināt vai samazināt attiecīgo meitasuzņēmumu rezultātus. Šķērssubsidēšanas prakse un infrastruktūras līdzekļu pārskaitījumi konkurējošām darbībām ir nopietns šķērslis ienākšanai tirgū jauniem operatoriem, kuriem nav iespēju balstīties uz šādiem fondiem. Šķērssubsidēšanas prakse var nozīmēt arī valsts atbalstu, kas piešķirts konkurējošām darbībām.

1.2. Vispārējie mērķi

Eiropas Savienības transporta politikas galvenais mērķis ir izveidot iekšējo tirgu, izmantojot augstu konkurētspēju un harmonisku, līdzsvarotu un stabilu saimniecisko darbību attīstību. 2011. gada transporta baltajā grāmatā ir teikts, ka līdz 2050. gadam dzelzceļam būtu jāpārvadā lielākā daļa pasažieru vidējā attālumā. Šāda pāreja uz dzelzceļa transportu veicinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 20 %, kas paredzēta stratēģijā "Eiropa 2020 – stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei"³. Baltajā grāmatā ir secināts, ka nekādas būtiskas izmaiņas transporta nozarē nebūs iespējamās bez atbilstošas infrastruktūras un viedākas pieejas tās izmantošanā.

Dzelzceļa nozares ceturtās tiesību aktu paketes vispārējais mērķis ir uzlabot dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti, likvidējot visus atlikušos tiesiskos, institucionālos un tehniskos šķēršļus, un veicināt dzelzceļa nozares veikspēju un konkurētspēju, lai turpmāk attīstītu vienoto Eiropas dzelzceļa telpu.

1.3. Konkrētie mērķi

Šis priekšlikums ietver noteikumus, kam ir šādi mērķi:

a) iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu atvēršana ar mērķi pastiprināt konkurences spiedienu uz iekšzemes dzelzceļa tirgiem, lai palielinātu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu apjomu un uzlabotu kvalitāti. Šie priekšlikumi jāskata līdztekus ierosinātajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 1370/2007 (sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākums) un šajā sakarā mērķis ir palielināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumu publiskā finansējuma efektivitāti;

b) uzlabot infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldību ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai. Tas jāpanāk, likvidējot interešu konfliktus, kas ietekmē infrastruktūras pārvaldītāja lēmumus par piekļuvi tirgum, un novēršot iespējamo šķērssubsidēšanu, kas pastāv integrētās struktūrās. Priekšlikuma mērķis ir arī nodrošināt, lai visas infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas tiktu pārvaldītas konsekventi. Visbeidzot, priekšlikuma mērķis ir stiprināt koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai labāk apmierinātu tirgus vajadzības, un veicināt pārrobežu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem.

³ Komisijas paziņojums "Eiropa 2020: Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei", COM (2010) 2020.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

Lai palīdzētu Komisijai veikt ietekmes novērtējumu, ārējam konsultantam lūdza sagatavot atbalsta pētījumu un veikt mērķtiecīgas apspriešanas. Pētījums tika uzsākts 2011. gada decembrī, un galīgais ziņojums tika iesniegts 2012. gada decembrī.

Lai apkopotu ieinteresēto personu viedokļus, tika dota priekšroka dažādām mērķtiecīgas apspriešanas metodēm, nevis atklātai apspriešanai. No 2012. gada 1. marta līdz 16. aprīlim tika nosūtītas īpaši izstrādātas anketas 427 ar dzelzceļu saistītām ieinteresētajām personām (dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, sabiedriskā transporta ministrijām, drošības iestādēm, ministrijām, pārstāvju organizācijām, darba ņēmēju organizācijām utt.). Atbildes saņēma 40 % gadījumu. Pasažieru viedokļi tika apkopoti, izmantojot Eiropas aptauju, kas sasniedza 25 000 iedzīvotāju, kas sadalīti vienmērīgi visās 25 dalībvalstīs, kurās ir dzelzceļš. Tika izmantots Reģionu komitejas tīkls, lai sasniegtu vietējās un reģionālās pašvaldības, kā arī notika apspriedes ar Dzelzceļa nozaru dialogu komiteju.

Šīs apspriedes papildināja ieinteresēto personu uzklaušanās sanāksme 2012. gada 29. maijā (ar aptuveni 85 dalībniekiem), konference 2012. gada 24. septembrī ar aptuveni 420 dalībniekiem un sarunas ar konkrētām ieinteresētajām personām visa 2012. gada gaitā. Komisijas ierēdņi tikās ar Eiropas Dzelzceļu Kopienas, Eiropas pasažieru transporta operatoru, Eiropas Transporta darbinieku federācijas, Eiropas pasažieru federācijas, Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un *UITP* — Sabiedriskā transporta starptautiskās asociācijas — pārstāvjiem. Apmeklējumus un tiešas intervijas ar ieinteresētajām personām organizēja arī Itālijā, Francijā, Vācijā, Nīderlandē, Polijā, Ungārijā, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē.

Lielākā daļa ieinteresēto personu mērķtiecīgās apspriešanās laikā atzina, ka dzelzceļa transporta pakalpojumu kvalitāti un nozares konkurētspēju ES ietekmē dažādi šķēršļi piekļuvei, ar kuriem saskaras dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi. 69 % norādīja, ka problēma ir tiesību aktu dažādā interpretācija. Infrastruktūras jaudas ierobežojumus uzskatīja par galveno piekļuves šķērslī dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem (pieminēja 83 %).

Apspriešanās rezultāts liecina, ka ir lielā mērā polarizēti viedokļi par piemērotu risinājumu, kas nodrošinātu neatkarīgu un efektīvu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību. Lielākā daļa transporta ministriju, konkurences iestāžu, regulatoru, neatkarīgo infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu, pasažieru un kravu ekspeditoru asociāciju iestājās par pilnīgu atdalīšanu, kas nodrošinātu pilnīgu pārredzamību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem uzņēmējiem. Turpretim kontrolāciju sabiedrības, infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir atkarīgi no šādām sabiedrībām, un darba ņēmēju pārstāvji norādīja uz zinātniskajā literatūrā minētajiem nodalīšanas trūkumiem, piemēram, augstākām darījumu izmaksām un sadrumstalotības radīto efektivitātes samazināšanās risku. Šīs ieinteresētās personas uzskatīja, ka regulatīvās uzraudzības lielāka loma varētu būt pietiekama, lai atrisinātu šīs problēmas. 64 % respondentu atbalstīja ieceri izveidot īpašu struktūru, kurā būtu visu infrastruktūras lietotāju pārstāvji, lai nodrošinātu interešu ievērošanu nediskriminējošā veidā.

Visā apspriešanās procesā Komisija aktīvi veicināja ieinteresēto personu piedalīšanos. Ņemot vērā, ka visām iesaistītajām pusēm tika dota iespēja paust savu viedokli, ir izpildītas Komisijas pamatprasības apspriešanai.

Pamatojoties uz minēto neatkarīgo pētījumu un ieinteresēto personu apspriežu secinājumiem, Komisija veica ierosināto pasākumu ietekmes kvantitatīvo un kvalitatīvo novērtējumu. Šajā

novērtējumā izskatīja jaunu pasākumu alternatīvas iespējas, kuru mērķis ir modernizēt esošos reglamentējošos noteikumus.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Infrastruktūras pārvaldītāja definīcija (3. panta 2. punkts)

Paskaidrojumā izklāstītas visas būtiskās infrastruktūras pārvaldības funkcijas, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs, lai nodrošinātu, ka visas šīs funkcijas tiek konsekventi īstenotas. Tajā netiek pieņemts variants, kas izklāstīts pašreizējā tekstā, ka infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem. Tajā arī precizētas infrastruktūras pārvaldības dažādo funkciju nozīmes.

3.2. Starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu definīcija (3. panta 5. punkts)

Pašreizējā 3. panta 5. punktā definēti starptautiskie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi. Ar tirgus atvēršanu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem šīs direktīvas vajadzībām nav nepieciešama atšķirība starp starptautiskajiem un iekšzemes pasažieru pārvadājumiem. Tāpēc šī definīcija ir svītrotā.

3.3. Uzskaites nodalīšana integrētā grupā (6. panta 2. punkts)

Esošajā 6. panta 2. punktā tiek atļauta iespēja organizēt infrastruktūras un transporta pakalpojumus vienotā uzņēmumā, vienlaikus izpildot prasības par uzskaites nodalīšanu. Tā kā priekšlikumā ir ietverti specifiski noteikumi par abu darbību nodalīšanu, šis noteikums ir jāsvītro.

3.4. Infrastruktūras pārvaldītāja institucionālā nodalīšana (7. pants)

Šajā noteikumā paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jāspēj izpildīt visas vajadzīgās funkcijas, lai ilgtspējīgi attīstītu infrastruktūru. Ar to arī institucionāli nošķir infrastruktūras pārvaldītāju no transporta darbībām, aizliedzot tai pašai juridiskai vai fiziskai personai būt tiesīgai kontrolēt vai ietekmēt vienlaikus infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu. Tas dod iespēju dalībvalstij būt abu juridisko personu īpašniekam, kurās kontroli veic publiskās iestādes, kas ir nodalītas un juridiski nošķirtas viena no otras.

3.5. Infrastruktūras pārvaldītāja neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā (7.a un 7.b pants)

Priekšlikumā atļauts vertikāli integrētiem uzņēmumiem, tostarp ar kontrolakciju struktūru, palikt infrastruktūras pārvaldītāja īpašniekiem. Tomēr tiek precizēts, ka tas ir pieļaujams tikai tad, ja ir izpildīti nosacījumi, kas nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības faktiski pieņemt lēmumus par visām savām funkcijām. Bez tam ir arī noteikts, ka jānodrošina stingra un efektīva infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības aizsardzība. Tajā norādīts, ka šī aizsardzība būtu jāievieš attiecībā uz uzņēmuma struktūru, tostarp finanšu plūsmu nošķiršanu starp infrastruktūras pārvaldītāju un citiem integrētās grupas uzņēmumiem. Tajā arī izklāstīti noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāja vadības struktūru.

3.6. Atbilstības apstiprināšana (7.c pants)

Šis noteikums paredz iespēju dalībvalstīm ierobežot piekļuves tiesības dzelzceļa operatoriem, kuri ir vertikāli integrēta uzņēmuma daļa, gadījumā, ja Komisija nevar apstiprināt, ka drošības pasākumi infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības aizsardzībai ir efektīvi īstenoti.

3.7. Koordinācijas komiteja (7.d pants)

Šo noteikumu mērķis ir nodrošināt labu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un tīkla lietotājiem, kurus ietekmē tā lēmumi, ieskaitot pretendentes, pasažieru un kravu pārvadājumu lietotāju pārstāvjus, kā arī reģionālās un vietējās iestādes. Tajā uzskaitīti

jautājumi, par kuriem infrastruktūras pārvaldītājam jāapspiežas ar lietotājiem, lai ņemtu vērā viņu vajadzības infrastruktūras attīstībā, darbības mērķu nospraušanā, iedalīšanā un maksas noteikšanā.

3.8. Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls (7.e pants)

Priekšlikumā paredzēts izveidot infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbības forumu, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu. Tas ietver sadarbību pamattīkla koridoru, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru izveidē un Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plāna īstenošanā. Priekšlikums aptver arī šā tīkla nozīmi infrastruktūras pārvaldītāju snieguma uzraudzībā, lai uzlabotu pakalpojumu kvalitāti, ko piedāvā infrastruktūras pārvaldītāji.

3.9. Piekļuves nosacījumi dzelzceļa infrastruktūrai (10. pants)

Tiek grozīts 10. panta 2. punkts, lai Eiropas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirtu piekļuves tiesības iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veikšanai. Tā kā ir atcelta spēkā esošajos tiesību aktos ietvertā atšķirība starp starptautiskajiem un iekšzemes pakalpojumiem, ir jāsvīturo 10. panta 3. punkts un 10. panta 4. punkts, kuru mērķis bija noteikt vai pakalpojums ir starptautisks vai iekšzemes.

3.10. Piekļuves tiesību ierobežojumi (11. pants)

Šis noteikums dod dalībvalstīm iespēju ierobežot piekļuves tiesības sniegt iekšzemes vai starptautiskos pakalpojumus, ja šo tiesību izmantošana izjauktu sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Pašlaik starptautisko pārvadājumu gadījumā noteikumos paredzēts, ka regulatīvās iestādes ir atbildīgas par to, lai saskaņā ar kopējām procedūrām un kritērijiem noteiktu, vai ar iekšzemes pakalpojumu tiek izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars.

3.11. Kopīgas informācijas un integrētas biļešu pārdošanas sistēmas (13.a pants)

Lai nodrošinātu, ka pasažieri turpina gūt labumu no tīkla efekta, šis noteikums dod dalībvalstīm iespēju izveidot informācijas un integrētas biļešu pārdošanas sistēmas, kas ir kopīgas visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, tādā veidā, lai nekropļotu konkurenci. Turklāt tas paredz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieņemt koordinētus ārkārtas rīcības plānus, kā sniegt palīdzību pasažieriem, ja notiek ievērojams pakalpojumu pārtraukums.

3.12. Jaudas tiesības (38. panta 4. punkts)

Lai nodrošinātu visiem tirgus dalībniekiem pietiekamu tiesisko noteiktību savu darbību veikšanai, šis noteikums ir grozīts. Tas nosaka termiņu, kādā regulatīvajām iestādēm jānovērtē, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. Tas ir saskaņā ar infrastruktūras jaudas iedalīšanas procesu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

(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 Komisijas priekšlikumu,
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁵,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

- (1) Pēdējā desmitgadē pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugums pa dzelzceļu nav bijis pietiekams, lai palielinātu īpatsvaru salīdzinājumā ar autotransportu un aviāciju. Pasažieru pārvadājumu daļa pa dzelzceļu Eiropas Savienībā diezgan stabili ir palikusi 6 % apjomā. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstība ir atpalikusi no augošajām prasībām piedāvājuma vai kvalitātes ziņā.
- (2) Kravu un starptautiskajiem pasažieru vilcieniem Savienības tirgi ir atvērti konkurencei kopš 2007. gada un 2010. gada attiecīgi ar Direktīvu 2004/51/EK⁶ un Direktīvu 2007/58/EK⁷. Turklāt dažas dalībvalstis ir atvērušas konkurencei savus iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, vai nu ieviešot brīvas piekļuves tiesības vai organizējot piedāvājumu konkursus sabiedrisko pakalpojumu līgumu noslēgšanai, vai abējādi.
- (3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu⁸, izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar kopīgiem noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras

⁴ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁵ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁶ OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

⁷ OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.

⁸ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

pārvaldītāju pārvaldībai, infrastruktūras finansēšanai un maksas iekasēšanai, nosacījumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un par dzelzceļa tirgus regulatīvo uzraudzību. Tagad kad visi šie elementi ir izveidoti, ir iespējams pabeigt Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības reformu ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai.

- (4) Direktīvā 2012/34/ES noteikts, ka Komisija vajadzības gadījumā ierosina likumdošanas pasākumus saistībā ar iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un rada piemērotus apstākļus, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, balstoties uz pastāvošo nošķiršanas prasību starp infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbībām.
- (5) Jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izveidojot koordinācijas komiteju, lai panāktu efektīvu pārvaldību un infrastruktūras izmantošanu.
- (6) Dalībvalstīm būtu arī jānodrošina, ka visas ilgtspējīgai attīstībai un ekspluatācijai vajadzīgās funkcijas saskaņotā veidā pārvalda pats dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.
- (7) Pārrobežu jautājumi efektīvi jārisina starp infrastruktūras pārvaldītājiem dažādās dalībvalstīs, izveidojot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu.
- (8) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, jānovērš jebkādi interešu konflikti, kas izriet no integrētas struktūras, kas aptver infrastruktūras pārvaldību un pārvadājumu darbību. Vienīgā iespēja nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ir novērst motivāciju diskriminēt konkurentus. Tā ir prasība, lai veiksmīgi atvērtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Tas arī novērstu šķērssubsidēšanas iespējas, kas pastāv šādās integrētās struktūrās un rada tirgus traucējumus.
- (9) Spēkā esošās prasības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā noteikts Direktīvā 2012/34/ES, attiecas tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja galvenajām funkcijām, kas ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu piešķirumu un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras lietošanas maksu. Tomēr ir nepieciešams, lai visas funkcijas īstenotu neatkarīgi, jo dažas funkcijas tikpat labi var izmantot, lai diskriminētu konkurentus. Tas jo īpaši attiecas uz lēmumiem par ieguldījumiem vai tehnisko apkopi, ko var pieņemt tā, ka tiek atbalstītas tīkla daļas, kuras galvenokārt izmanto integrētā uzņēmuma transporta operatori. Lēmumi par tehniskās apkopes darbu plānošanu var ietekmēt vilcienu ceļu pieejamību konkurentiem.
- (10) Direktīvas 2012/34/ES spēkā esošās prasības ietver tikai juridisko un organizatorisko neatkarību un neatkarību lēmumu pieņemšanā. Tas pilnībā neizslēdz iespēju saglabāt integrētu uzņēmumu, kamēr šajās trijās kategorijās ir nodrošināta neatkarība. Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas neatkarību jānodrošina, ka atbilstošas garantijas izslēdz integrēta uzņēmuma kontroli pār infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanu. Tomēr pat pilnībā īstenotas šādas garantijas pilnībā nelikvidē visas diskriminējošas rīcības iespējas pret konkurentiem, kādas pastāv vertikāli integrētā uzņēmumā. Konkrēti, integrētās struktūrās joprojām pastāv šķērssubsidēšanas potenciāls, vai vismaz regulatīvajām iestādēm ir ļoti grūti kontrolēt un piemērot drošības pasākumus, kuri izveidoti, lai novērstu šādu šķērssubsidēšanu. Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību institucionāla nošķiršana ir visefektīvākais pasākums, kā atrisināt šīs problēmas.

- (11) Tādēļ dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, ka tā pati juridiska vai fiziska persona vai personas nevar kontrolēt infrastruktūras pārvaldītāju un vienlaikus īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Un otrādi — ja persona kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, būtu jāizslēdz iespēja tai īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju.
- (12) Ja dalībvalsts patur tādu infrastruktūras pārvaldītāju, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, tai vismaz jāievieš stingri drošības pasākumi, kas garantētu visa infrastruktūras pārvaldītāja faktisku neatkarību no integrētā uzņēmuma. Šīm garantijām būtu jāattiecas ne tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmuma organizāciju saistībā ar integrēto uzņēmumu, bet arī uz infrastruktūras pārvaldītāja vadības struktūru, un, cik tas iespējams integrētā struktūrā, jānovērš finanšu pārvedumi starp infrastruktūras pārvaldītāju un citu integrētā uzņēmuma juridisku vienību. Šīs garantijas ne tikai atbilst tam, kas vajadzīgs, lai izpildītu Direktīvā 2012/34/ES iekļautās prasības par neatkarību lēmumu pieņemšanā par galvenajām funkcijām saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāju vadības neatkarību, bet, neaprobežojoties tikai ar šīm prasībām, pievieno klauzulas, lai izslēgtu iespēju, ka infrastruktūras pārvaldītāju ienākumus varētu izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrētā uzņēmuma vienības. Tas būtu jāpiemēro neatkarīgi no dalībvalsts finanšu jomas tiesību aktu piemērošanas un neskarot ES noteikumus par valsts atbalstu.
- (13) Neraugoties uz tādu drošības pasākumu, kas garantē neatkarību, īstenošanu, vertikāli integrētie uzņēmumi varētu ļaunprātīgi izmantot savu struktūru, lai dotu nepamatotas konkurences priekšrocības dzelzceļa operatoriem, kas pieder šādam uzņēmumam. Šā iemesla dēļ, neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, Komisijai pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas būtu jāpārlicinās, ka minētie drošības pasākumi tiek efektīvi īstenoti un ir novērsti visi atlikušie konkurences traucējumi. Gadījumā, ja Komisija nevar apstiprināt, ka tas ir paveikts, visām dalībvalstīm būtu jāvar ierobežot vai atsaukt attiecīgo operatoru piekļuves tiesības.
- (14) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde.
- (15) Regulatīvajām iestādēm pēc pieprasījuma, ko iesniedz ieinteresētās personas, un pamatojoties uz objektīvām ekonomiskām analīzēm, būtu jānovērtē tādu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu potenciālā ekonomiskā ietekme, kurus sniedz saskaņā ar esošo sabiedrisko pakalpojumu līgumu brīvas piekļuves nosacījumiem.
- (16) Novērtēšanas procesā būtu jāņem vērā vajadzība nodrošināt visiem tirgus dalībniekiem pietiekamu tiesisko noteiktību savu darbību veikšanai. Procedūrai vajadzētu būt tik vienkāršai, efektīvai un pārredzamai, cik vien iespējams, un saskaņā ar procesu, kas ir spēkā attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu.
- (17) Vērtējot, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji. Šādi kritēriji un piemērojamās procedūras detaļas laika gaitā var mainīties, jo īpaši ņemot vērā regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi, un var ņemt vērā iekšzemes pasažieru pārvadājumu īpatnības.

- (18) Novērtējot, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, regulatīvajām iestādēm būtu jāapsver paredzētā pakalpojuma ekonomiskā ietekme uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, ņemot vērā tā ietekmi uz visu pakalpojumu, kas ietverti šādu sabiedrisko pakalpojumu līgumā, rentabilitāti un sekas attiecībā uz neto izmaksām kompetentajai publiskajai iestādei, kas piešķir līgumus. Lai veiktu šādu novērtējumu, jāizpēta tādi faktori kā pasažieru pieprasījums, biļešu cenas, biļešu tirdzniecības organizācija, pieturu atrašanās vietas un skaits, kā arī piedāvāto jauno pakalpojumu laika grafiks un biežums.
- (19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm būtu jāspēj prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas sistēmā. Ja šāda sistēma ir izveidota, ir jānodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (20) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošajiem dokumentiem⁹ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2012/34/ES groza šādi.

1. Direktīvas 3. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

(b) svītro 5. punktu;

(c) pievieno šādu jaunu 31. punktu:

"31) "vertikāli integrēts uzņēmums" ir uzņēmums, kur:

- viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieder vai daļēji pieder tam pašam uzņēmumam, kam pieder infrastruktūras pārvaldītājs (kontrolāciju sabiedrība), vai

⁹ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

- infrastruktūras pārvaldītājs pieder vai daļēji pieder vienam vai vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, vai
- viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pieder vai daļēji pieder infrastruktūras pārvaldītājam."

2. Direktīvas 6. panta 2. punktu svīturo.

3. Direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja institucionālā nošķirtība

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

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

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

- a) tieši vai netieši kontrolēt Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004¹⁰ nozīmē, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot jebkādas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju vienlaikus;
- b) iecelt infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekļus un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos;
- c) būt par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekli;
- d) pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūru vai būt infrastruktūras pārvaldītāja vadības sastāvā, un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, vai pārvaldīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai būt tā vadības sastāvā, un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmumā.

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

¹⁰ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

4. Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt apakšlīgumus par īpašiem izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras, ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā.
5. Ja šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā infrastruktūras pārvaldītājs ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, dalībvalstis var izlemt nepiemērot šā panta 2. līdz 4. punktu. Šādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas 3. panta 2. punktā minētās funkcijas un organizatoriski un lēmumu pieņemšanas ziņā tas ir faktiski neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar 7.a līdz 7.c panta prasībām."

4. Iekļauj šādu 7.a līdz 7.e pantu.

"7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra, kas ir juridiski nošķirta no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai kontrolāciju sabiedrības, kas kontrolē šādus uzņēmumus, un no citām juridiskām personām, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā.
2. Vertikāli integrētu uzņēmumu juridiskās vienības, kas aktīvi darbojas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū, nav infrastruktūras pārvaldītāja tieši vai netieši akcionāri. Kā arī infrastruktūras pārvaldītājs nav tiešs vai netiešs akcionārs nevienā vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajā vienībā, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgū.
3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbību, un vertikāli integrēta uzņēmuma galīgajam īpašniekam maksāt dividendes. Infrastruktūras pārvaldītājs nevar piešķirt aizdevumus citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskām vienībām, un neviena cita vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskā vienība nevar piešķirt aizdevumus infrastruktūras pārvaldītājam. Visi pakalpojumi, ko infrastruktūras pārvaldītājam piedāvā citas juridiskas personas, balstās uz līgumiem un par tiem maksā tirgus cenās. Infrastruktūras pārvaldītāja parāds ir skaidri nodalīts no vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību parāda, un šos parādus apkalpo atsevišķi. Infrastruktūras pārvaldītāja un vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību uzskaitē tiek vesta tādā veidā, lai nodrošinātu šo noteikumu izpildi, un infrastruktūras pārvaldītājam un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām tiek pieļautas atsevišķas finanšu plūsmas.
4. Neskarot 8. panta 4. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs piesaista līdzekļus kapitāla tirgos neatkarīgi, nevis izmantojot citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās personas. Citas vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskās vienības nedrīkst piesaistīt līdzekļus, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju.
5. Infrastruktūras pārvaldītājs ved sīku uzskaiti par tirdzniecības un finansiālajām attiecībām ar citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām, un tai jābūt pieejamai regulatīvai iestādei pēc pieprasījuma saskaņā ar 56. panta 12. punktu.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

1. Neskarot regulatīvās iestādes lēmumus saskaņā ar 56. pantu, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības faktiski pieņemt lēmumus neatkarīgi no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskām vienībām attiecībā uz visām funkcijām, kas minētas 3. panta 2. punktā. Infrastruktūras pārvaldītāja vispārējā pārvaldības struktūra un uzņēmuma statūti nodrošina, ka neviena no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām tieši vai netieši nenosaka infrastruktūras pārvaldītāja rīcību attiecībā uz minētajām funkcijām.
2. Infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļi un vadošie darbinieki nav citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību uzraudzības padomēs vai valdēs vai citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību vadoši darbinieki.

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

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

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

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

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

4. Trīs gadus pēc infrastruktūras pārvaldītāja atstāšanas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļi un vadošie darbinieki nav tiesīgi ieņemt nekādu vertikāli integrētā uzņēmuma jebkuras citas juridiskas vienības vadošu amatu. Trīs gadu laikā pēc šo citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību atstāšanas to uzraudzības padomju vai valžu locekļi un vadošie darbinieki nav tiesīgi ieņemt nekādu infrastruktūras pārvaldītāja vadošu amatu.
5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs personāls, un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekļuvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Iekšējie noteikumi vai darba līgumi nepārprotami ierobežo

kontakts ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām līdz oficiālai saziņai saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām, kas tiek veiktas arī saistībā ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ārpus vertikāli integrētā uzņēmuma. Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta c) apakšpunktā, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidencialā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.

6. Infrastruktūras pārvaldītājam ir vajadzīgā organizatoriskā kapacitāte, lai izpildītu visas savas funkcijas neatkarīgi no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām, un šīs funkcijas vai jebkuras darbības, kas saistītas ar tām, nav atļauts deleģēt šīm juridiskajām vienībām.
7. Infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļiem un vadošajiem darbiniekiem nav finansiālas intereses un tie nesaņem nekādu finansiālu labumu, tieši vai netieši, no jebkuras citas vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskās vienības. Tie viņu atalgojuma elementi, kas pamatojas uz sniegumu, nav atkarīgi no citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību vai tā kontrolē esošu juridisko vienību uzņēmējdarbības rezultātiem, bet tikai no infrastruktūras pārvaldītāja rezultātiem.

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

1. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas izlemj, vai infrastruktūras pārvaldītāji, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, izpilda 7.a un 7.b panta prasības un vai šo prasību īstenošana ir pietiekama, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgajā tirgū novērstu konkurences traucējumus.
2. Komisijai ir tiesības samērīgos termiņos pieprasīt dalībvalstij visu vajadzīgo informāciju, ja tiek dibināts vertikāli integrēts uzņēmums. Komisija apspriežas ar attiecīgo regulatīvo iestādi vai iestādēm un vajadzības gadījumā — ar regulatīvo iestāžu tīklu, kas minēts 57. pantā.
3. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā minētās piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, kurā ietilpst attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs, ja Komisija informē dalībvalstis, ka nav saņemts pieprasījums saskaņā ar 1. punktu vai Komisija pašlaik veic pieprasījuma pārbaudi, vai ja tā pieņem lēmumu saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto procedūru, ka:
 - a) nav saņemtas piemērotas atbildes uz Komisijas informācijas pieprasījumu saskaņā ar 2. punktu vai
 - b) attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs neizpilda prasības, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, vai
 - c) prasību, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, izpilde nav pietiekama, lai nodrošinātu vienādus noteikumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un novērstu konkurences traucējumus dalībvalstī, kurā attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs ir reģistrēts.

Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.

4. Attiecīgā dalībvalsts var pieprasīt Komisijai atcelt lēmumu, kas minēts 3. punktā, saskaņā ar procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā, ja minētā dalībvalsts apmierinoši pierāda Komisijai, ka iemesli, kādēļ tika pieņemts lēmums, vairs nepastāv. Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.
5. Neskarot 1. līdz 4. punktu, atbilstību prasībām, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, regulāri uzrauga regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā. Jebkuram pretendents ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei, ja tas uzskata, ka šīs prasības nav ievērotas. Saņemot šādu sūdzību, regulatīvā iestāde pieņem lēmumu par situācijas labošanai nepieciešamajiem pasākumiem termiņā, kas norādīts 56. panta 9. punktā.

7.d pants

Koordinācijas komiteja

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji katram tīklam izveido un organizē koordinācijas komitejas. Šajā komitejā uzņem vismaz infrastruktūras pārvaldītāju, zināmos pretendents 8. panta 3. punkta nozīmē un — pēc to pieprasījuma — potenciālos pretendents, tos pārstāvošās organizācijas, dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjus un attiecīgā gadījumā reģionālās un vietējās iestādes. Dalībvalsts un attiecīgās regulatīvās iestādes pārstāvjus uzaicina uz koordinācijas komitejas sanāksmēm kā novērotājus.
2. Koordinācijas komiteja iesniedz priekšlikumus vai konsultē infrastruktūras pārvaldītāju un, ja vajadzīgs, dalībvalsti par:
 - (a) pretendentu vajadzībām saistībā ar infrastruktūras jaudas uzturēšanu un attīstību;
 - (b) uz lietotājiem orientētu darbības mērķu saturu, kas ietverti līgumos, kas minēti 30. pantā, un stimuliem, kas minēti 30. panta 1. punktā, un to īstenošanu;
 - (c) tīkla pārskata saturu un īstenošanu, kā minēts 27. pantā;
 - (d) maksas sistēmu un valsts noteiktajiem noteikumiem un maksas sistēmu, ko nosaka infrastruktūras pārvaldītājs, saskaņā ar 29. pantu, kā arī infrastruktūras maksas apjomu un struktūru;
 - (e) infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru, tostarp prioritātes noteikumiem jaudas sadalei starp dažādu kategoriju infrastruktūras lietotājiem;
 - (f) jautājumiem par intermodalitāti;
 - (g) jebkuru citu jautājumu, kas saistīts ar infrastruktūras piekļuves un lietošanas nosacījumiem un infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumu kvalitāti.

Koordinācijas komitejai ir tiesības prasīt no infrastruktūras pārvaldītāja attiecīgu informāciju par a) līdz g) apakšpunktu, lai varētu veikt šos uzdevumus.

3. Koordinācijas komiteja izveido reglamentu, tostarp, jo īpaši, noteikumus par dalību sanāksmēs un to biežumu, kam jābūt vismaz reizi ceturksnī. Ziņojumu par koordinācijas komitejas apspriedēm katru gadu iesniedz infrastruktūras

pārvaldītājam, dalībvalstij, attiecīgajai regulatīvajai iestādei un Komisijai ar norādi par komitejas locekļu attiecīgajām nostājām.

7.e pants

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji piedalās un sadarbojas tīklā nolūkā izstrādāt Savienības dzelzceļu infrastruktūru, jo īpaši, lai nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu Eiropas transporta tīkla izveidi, ietverot pamattīkla koridorus, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010¹¹ un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plānu, kas noteikts Lēmumā 2012/88/ES¹².

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

2. Tīkls piedalās tirgus uzraudzības pasākumos, kas minēti 15. pantā, un novērtē infrastruktūras pārvaldītāju darba efektivitāti, pamatojoties uz kopējiem rādītājiem un kvalitātes kritērijiem, piemēram, to tīklu uzticamību, jaudu, pieejamību, punktualitāti un drošību, aktīvu kvalitāti un izmantošanu, apkopi, atjaunošanu, uzlabojumiem, ieguldījumiem un finanšu efektivitāti.
3. Komisija var pieņemt pasākumus, kas tīklam nosaka kopīgus principus un praksi, jo īpaši lai nodrošinātu salīdzinošās novērtēšanas konsekvenci, un procedūras, kas jāievēro sadarbībai tīklā. Šos pasākumus pieņem, izmantojot īstenošanas aktu saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto procedūru."

5. Direktīvas 10. pantu groza šādi:

- (a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

- (b) panta 3. un 4. punktu svītro.

6. Direktīvas 11. pantu groza šādi:

- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis var ierobežot piekļuves tiesības, kas paredzētas 10. panta 2. punktā, pasažieru pārvadājumiem starp konkrētu izbraukšanas vietu un konkrētu galamērķi, ja viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi attiecas uz šo pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu, ja šo tiesību izmantošana

¹¹ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

¹² OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp.

izjauktu attiecīgā sabiedrisko pakalpojuma līguma vai līgumu ekonomisko līdzsvaru.";

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

"Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savā lēmumā vadās pēc iepriekš noteiktiem kritērijiem. To nosaka pēc tam, kad viena mēneša laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:

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

(c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

(d) panta 5. punktu svīturo.

7. Iekļauj šādu 13.a pantu:

"13.a pants

Kopīgas informācijas un integrētās bilešu sistēmas

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007¹³ un Direktīvu 2010/40/ES¹⁴, dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā bilešu sistēmā

¹³ OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

¹⁴ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. Ja šāda sistēma ir izveidota, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

2. Dalībvalstis prasa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izveidot un koordinēt ārkārtas rīcības plānus, lai pakalpojumu būtisku traucējumu gadījumā sniegtu palīdzību pasažieriem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1371/2007 18. pantu."

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

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

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

"1. Līdz 2024. gada 31. decembrim Komisija novērtē šīs direktīvas ietekmi uz dzelzceļa nozari un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs regulas īstenošanu.

Līdz tam pašam datumam Komisija novērtē, vai diskriminējošā prakse vai citi konkurences traucējumu veidi arvien vēl pastāv saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāju, kurš ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā. Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina jaunus tiesību aktus."

2. pants

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā [18 mēneši pēc direktīvas stāšanās spēkā] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Tās tūlīt dara Komisijai zināmus šo noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda 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 publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*