PADOMES NOSTĀJA (ES) Nr. 8/2012 PIRMAJĀ LASĪJUMĀ,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta versija)

Padome pieņēmusi 2012. gada 8. martā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/C 108 E/02)

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) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ([4]), Padomes Direktīva 95/18/EK (1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ([5]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu ([6]) ir būtiski grozītas. Tā kā ir vajadzīgi turpmāki grozījumi, minētās direktīvas skaidrības labad būtu jāpārstrādā un jāapvieno vienā tiesību aktā.

(2) Lielāka Savienības pārvadājumu nozares integrācija ir būtisks iekšējā tirgus izveides elements, un dzelzceļi ir ļoti svarīga Savienības pārvadājumu nozares daļa, nozarei tiecoties panākt ilgtspējīgu mobilitāti.

(3) Būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas efektivitāte, lai to integrētu konkurences tirgū, vienlaicīgi ņemot vērā dzelzceļa īpatnības.

(4) Dalībvalstīm, kurām ievērojama daļa dzelzceļa satiksmes ir kopīga ar trešām valstīm, kam ir tāds pats dzelzceļu sliežu platums, bet kas atšķiras no sliežu platuma galvenajā Savienības dzelzceļa tīklā, vajadzētu būt iespējai paredzēt īpašus darbības noteikumus, nodrošinot gan savu un attiecīgās trešo valstu infrastruktūru pārvaldītāju koordināciju, gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu godīgu konkurenci.

(5) Lai padarītu dzelzceļa pārvadājumus efektīvus un konkurētspējīgus ar citiem pārvadājumu veidiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu neatkarīgu uzņēmēju statuss, kuru darbībai ir komerciāls raksturs un kuri pielāgojas tirgus vajadzībām.

(6) Saskaņā ar dalībvalstu uzņēmējdarbības tiesībām attiecībā uz privātu akciju sabiedrību uzraudzības iestādēm, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu akcionāriem, vajadzētu būt iespējai lūgt, lai nozīmīgi uzņēmuma vadības lēmumi, piemēram, par iegādi, ieguldījumiem un stratēģiju, tiktu apstiprināti iepriekš. Šai direktīvai nevajadzētu ietekmēt tādas dalībvalstu uzņēmējdarbības tiesību aktos noteiktas uzraudzības iestāžu pilnvaras kā valdes locekļu iecelšana.

(7) Lai nodrošinātu dzelzceļa sistēmas attīstību nākotnē un tās efektīvu darbību, būtu jānošķir pārvadāšanas pakalpojumi no infrastruktūras darbības. Šādā situācijā šīs divas darbības ir jāpārvalda atsevišķi, un tām jābūt atsevišķai grāmatvedības uzskaitei. Ja tiek izpildītas minētās nošķiršanas prasības, ja nerodas interešu konflikti un ja tiek garantēta komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāte, infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai konkrētus administratīvus pienākumus, piemēram, maksu iekasēšanu, deleģēt tādām struktūrām, kas nedarbojas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgos.

(8) Brīvas pakalpojumu sniegšanas princips būtu jāpiemēro dzelzceļa nozarē, ievērojot šīs nozares īpatnības.

(9) Lai palielinātu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu pārvaldībā attiecībā uz uzlabotu komfortu un lietotājiem sniegtajiem pakalpojumiem, dalībvalstīm būtu jāsaglabā vispārīga atbildība par attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras attīstību.

([1]) OV C 132, 3.5.2011., 99. lpp.
([2]) OV C 104, 2.4.2011., 53. lpp.
([3]) Eiropas Parlamenta … nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2012. gada 8. marta nostāja pirmajā lasījumā. Eiropas Parlamenta … nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes … lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).
([4]) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.
([5]) OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.
([6]) OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

(10) Tajā gadījumā, ja nepastāv kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu sadalījumu, pēc apspriedes ar infrastruktūras pārvaldītāju, dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi, ar ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nosaka pienākumu maksāt par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. Šādi noteikumi nedrīkstētu diskriminēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā.

(11) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītājiem un pastāvošajiem publiskā īpašumā vai kontrolē esošajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu pareiza finanšu struktūra, pienācīgi ņemot vērā Savienības noteikumus par valsts atbalstiem. Ar šo netiek skarta dalībvalstu kompetence attiecībā uz infrastruktūru plānošanu un finansēšanu.

(12) Pieteikuma iesniedzējiem vajadzētu dot iespēju paust savu viedokli par komercdarbības plāna saturu tādā mērā, kādā tas attiecas uz infrastruktūras izmantošanu, nodrošināšanu un attīstību. Tam nebūtu obligāti jāaptver visa infrastruktūras pārvaldītāja izstrādātā komercdarbības plāna pilnīga izpaušana.

(13) Tā kā privāti dzelzceļa atzarojumi un rezerves ceļi, piemēram, rezerves ceļi un atzarojumi privātos industriālos objektos, nav dzelzceļa infrastruktūras daļa, kā tā definēta šajā direktīvā, uz minētās infrastruktūras pārvaldītājiem nevajadzētu attiekties pienākumiem, kas saskaņā ar šo direktīvu noteikti infrastruktūras pārvaldītājiem. Tomēr būtu jānodrošina nediskriminējoša piekļuve dzelzceļa atzarojumiem un rezerves ceļiem, neatkarīgi no tā, kam tie pieder, ja tā ir nepieciešama, lai piekļūtu apkalpes iekārtām, kas ir būtiskas transporta pakalpojumu nodrošināšanā, un ja tās kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

(14) Dalībvalstij vajadzētu būt iespējai pieņemt lēmumu infrastruktūras izdevumus segt ar citiem līdzekļiem, nevis ar tiešu valsts finansējumu, piemēram, ar publiskā un privātā sektora partnerības palīdzību un privātā sektora finansējumu.

(15) Infrastruktūras pārvaldītāja bilancei vajadzētu būt līdzsvarotai samērīgā laikposmā; un kad šis laikposms ir noteikts, to varētu pārsniegt tādos ārkārtas apstākļos kā nozīmīga un pēkšņa ekonomiskās situācijas pasliktināšanās dalībvalstī, kas būtiski ietekmē satiksmes līmeni tās infrastruktūrā vai pieejamo publiskā finansējuma līmeni.

(16) Lai nodrošinātu efektivitāti kravu pārvadājumu nozarē, jo īpaši pārrobežu pārvadājumos, ir jārīkojas, lai atvērtu tirgu.

(17) Lai nodrošinātu to, ka piekļuves tiesības dzelzceļa infrastruktūrai visā Savienībā piemēro vienādi un bez diskriminācijas, ir lietderīgi ieviest licenci dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

(18) Pārvadājumos ar pieturām būtu jāatļauj jauniem tirgus dalībniekiem pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus, lai nodrošinātu, ka šādas darbības ir ekonomiski dzīvotspējīgas, un novērstu to, ka potenciālie konkurenti tiek nostādīti nelabvēlīgā situācijā salīdzinājumā ar esošajiem operatoriem.

(19) Jaunu atvērtas piekļuves, starptautisku pasažieru pārvadājumu pakalpojumu ieviešanu ar pieturām nevajadzētu izmantot, lai atvērtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu, bet būtu tikai jākoncentrējas uz pieturām, kas ir iekļautas starptautiskā maršrutā. Jauno pakalpojumu galvenajam mērķim vajadzētu būt pārvadāt pasažierus, kas dodas starptautiskos braucienos. Novērtējot, vai tāds ir pakalpojuma galvenais mērķis, būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attiecīgi no vietējiem vai starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem iegūtā apgrozījuma un apjoma proporcija, kā arī pakalpojuma ilgums. Pakalpojuma galvenā mērķa novērtēšana pēc ieinteresētās personas lūguma būtu jāveic attiecīgajai valsts regulatīvajai iestādei.

(20) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem [1] pilnvaro dalībvalstis un vietējās iestādes piešķirt publiskus pakalpojumu līgumus, kuros var būt noteiktas ekskluzīvas tiesības sniegt konkrētus pakalpojumus. Tāpēc ir jānodrošina, lai minētās regulas noteikumi būtu saskaņoti ar principu par starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršanu konkurencei.

(21) Konkurences atvēršana starptautiskos pasažieru pārvadājumos var radīt sekas to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu organizēšanai un finansēšanai, kas tiek veikti saskaņā ar publisku pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm būtu jādod iespēja ierobežot piekļuves tiesības tirgum, ja šo tiesību izmantošana varētu izjaukt minēto publisku pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja attiecīgā regulatīvā iestāde, sniedz piekrišanu, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, pēc tās kompetentās iestādes lūguma, kas piešķīrusi publisku pakalpojumu līgumu.

(22) Novērtējot, vai publiska pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars varētu tikt izjaukts, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji, piemēram, ietekme uz jebkura publiskā pakalpojumu līgumā iekļautā pakalpojuma rentabilitāti, tostarp to radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķīra līgumu, pasažieru pieprasījums, biļešu cena, biļešu pārdošanas kārtība, pieturu atrašanās vieta un skaits abās robežas pusēs, kā arī ierosinātā jaunā pārvadājuma grafiks un biežums. Saskaņā ar šādu novērtējumu un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piešķirt, grozīt vai atteikt pieprasītās piekļuves tiesības starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tostarp piemērot maksu jaunam starptautiskam pasažieru

[1] OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

pārvadājumu operatoram, ņemot vērā ekonomisko analīzi un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un vienlīdzības un nediskriminācijas principiem.

(23) Lai atbalstītu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu darbību uz līnijām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pilnvarot iestādes, kas atbildīgas par minētajiem pakalpojumiem, noteikt piemērojamo maksu par pasažieru pārvadājumiem, kas atrodas minēto iestāžu jurisdikcijā. Minētajai piemērojamajai maksai būtu jāpapildina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansējums, kas noteikts publiskos pakalpojumu līgumos.

(24) Regulatīvajai iestādei būtu jāpilda savas funkcijas tā, lai tai nebūtu nekādu interešu konfliktu un lai tā nekādi nebūtu iesaistīta attiecīgā publiska pakalpojumu līguma piešķiršanā. Regulatīvās iestādes pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tā varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi un vajadzības gadījumā iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem publiskiem pakalpojumu līgumiem.

(25) Lai veiktu ieguldījumus pakalpojumos, kur izmanto specializētu infrastruktūru, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līnijas, pieteikuma iesniedzējiem ir jābūt tiesiskajai noteiktībai, jo ir nepieciešami apjomīgi ilgtermiņa ieguldījumi.

(26) Regulatīvajām iestādēm būtu jāapmainās ar informāciju un atsevišķos vajadzības gadījumos jāsaskaņo principi un prakse, kā novērtēt to, vai tiek izjaukts publiska pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars. Tām būtu pakāpeniski jāizstrādā uz savu pieredzi balstītas pamatnostādnes.

(27) Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un lai garantētu pilnīgu pārredzamību un nediskriminējošu piekļuvi pakalpojumiem un pakalpojumu sniegšanu, būtu jānodala pārvadājumu pakalpojumu sniegšana un apkalpes iekārtu darbība. Tādējādi ir nepieciešams šos divus darbības veidus pārvaldīt neatkarīgi, ja apkalpes iekārtas operators pieder pie kādas iestādes vai uzņēmuma, kas arī darbojas un kam valsts mērogā ir dominējošs stāvoklis vismaz vienā no kravas vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgiem, kurā izmanto šo iekārtu. Šādai neatkarībai nevajadzētu obligāti aptvert prasību apkalpes iekārtām izveidot atsevišķu struktūru vai uzņēmumu.

(28) Pārrobežu līgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm būtu jāveicina, lai Savienības un trešo valstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem savstarpēji tiktu nodrošināta vienlīdzīga piekļuve tirgum.

(29) Lai nodrošinātu uzticamus un pietiekamus pakalpojumus, ir jānodrošina tas, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vienmēr atbilst konkrētām prasībām, kas attiecas uz labu reputāciju, finanšu pietiekamību un profesionālo kompetenci.

(30) Klientu un attiecīgo trešo personu aizsardzībai ir būtiski nodrošināt to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība ir pietiekami apdrošināta. Būtu arī jāļauj, lai minētā atbildība nelaimes gadījumos tiktu segta no banku vai citu uzņēmumu sniegtām garantijām, ja šādu segumu piedāvā saskaņā ar tirgus nosacījumiem tā rezultātā nav vajadzīgs valsts atbalsts un ar to netiek diskriminēti citi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.

(31) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būtu jāizpilda arī tie attiecīgās valsts un Savienības tiesību akti par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ko piemēro nediskriminējošā veidā un kas ir paredzēti, lai nodrošinātu to, ka attiecīgais uzņēmums var pilnīgi droši, un pienācīgi ņemot vērā veselības un sociālos nosacījumus un darbinieku un patērētāju tiesības, veikt savu darbību konkrētos dzelzceļa posmos.

(32) Procedūrām attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licenču piešķiršanu, uzturēšanu un grozīšanu vajadzētu būt pārskatāmām un saskaņā ar nediskriminācijas principu.

(33) Lai nodrošinātu pārskatāmību un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem apkalpes iekārtās attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visa informācija, kas vajadzīga, lai izmantotu piekļuves tiesības, būtu jāpublicē tīkla pārskatā.

(34) Apvienojot dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanai piemērotu shēmu ar konkurētspējīgiem pārvadātājiem nodrošinās labāku dažādu transporta veidu līdzsvaru.

(35) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāmotivē samazināt piekļuves maksu un infrastruktūras nodrošināšanas izmaksu līmeni, piemēram, maksājot prēmijas rīkotājdirektoriem.

(36) Dalībvalstu pienākums nodrošināt, lai infrastruktūras pārvaldītāja darbības mērķi un vidēja termiņa līdz ilgtermiņa ienākumi tiktu īstenoti ar kompetentās iestādes un infrastruktūras pārvaldītāja līgumiskas vienošanās starpniecību, nedrīkstētu skart dalībvalstu kompetenci attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras plānošanu un finansēšanu.

(37) Rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, samazināsies sabiedrības transporta izmaksas.

(38) Infrastruktūras pārvaldītāja noteikto izmaksu sadalījuma metodēm būtu jābalstās uz iespējami labāko izmaksu cēloņu izpratni, un, tās izmantojot, izmaksas būtu jāiedala atbilstīgi dažādiem pakalpojumiem, ko piedāvā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, un attiecīgā gadījumā – atbilstīgi dzelzceļa ritekļu veidiem.

(39) Apvienojot dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotas shēmas, citu transporta veidu infrastruktūras maksas iekasēšanai piemērotas shēmas un konkurētspējīgus pārvadātājus būtu jānodrošina ilgtspējīgs dažādu transporta veidu līdzsvars.

(40) Piemērojot uzcenojumus, infrastruktūras pārvaldītājam būtu jānosaka nodalīti tirgus segmenti, ja ievērojami atšķiras transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksas, to tirgus cenas vai tiem izvirzītās pakalpojumu kvalitātes prasības.

(41) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmēģina apmierināt visu lietotāju un satiksmes veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas. Šādām shēmām dzelzceļa shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

(42) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savu infrastruktūru.

(43) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāsaņem skaidri un saskaņoti ekonomiski signāli no jaudas iedalīšanas shēmām, kas ļautu pieņemt racionālus lēmumus.

(44) Jebkura maksas iekasēšanas shēma sūtīs lietotājiem ekonomiskus signālus. Ir svarīgi, lai minētie signāli dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu saskaņoti un ļautu tiem pieņemt racionālus lēmumus.

(45) Rites troksnis, ko rada preču vagonos izmantotie čuguna tehnoloģijas bremžu kluči, ir viens no tādu trokšņa emisiju cēloņiem, kuru varētu mazināt ar piemērotiem tehniskiem risinājumiem. Atbilstīgi troksnim diferencētās infrastruktūras maksas galvenokārt būtu jāpiemēro kravas vagoniem, kas neatbilst Komisijas Lēmumā 2006/66/EK (2005. gada 23. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis" [1] noteiktajām prasībām. Ja šādas diferenciācijas rezultātā infrastruktūras pārvaldītājam rodas ieņēmumu zudumi, tam nevajadzētu skart Savienības noteikumus par valsts atbalstu.

(46) Lai paātrinātu Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmu (*ETCS*) instalēšanu lokomotīvēs, infrastruktūras pārvaldītāji var modificēt tarifikācijas sistēmu, nosakot pagaidu diferenciāciju attiecībā uz vilcieniem, kas ir aprīkoti ar *ETCS*. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāspēj nodrošināt, lai šāda diferenciācija neradītu ieņēmumu zudumus.

(47) Lai ņemtu vērā dzelzceļa infrastruktūras jaudas lietotāju vai potenciālo lietotāju vajadzību plānot savu uzņēmējdarbību, kā arī lai ņemtu vērā klientu un finansētāju vajadzības, ir svarīgi, lai infrastruktūras pārvaldītājs nodrošinātu, ka infrastruktūras jaudu iedala tādā veidā, kas atspoguļo vajadzību saglabāt un paaugstināt uzticamības pakāpi šim pakalpojumam.

(48) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu motivēti līdz minimumam samazināt traucējumus un uzlabot dzelzceļa tīkla darbību.

(49) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ļaut dzelzceļa pakalpojumu pircējiem tieši piedalīties jaudas iedalīšanas procesā.

(50) Ir svarīgi ņemt vērā gan pieteikuma iesniedzēju, gan infrastruktūras pārvaldītāja ar uzņēmējdarbību saistītās prasības.

(51) Ir svarīgi palielināt infrastruktūras pārvaldītājiem pieejamo elastību attiecībā uz infrastruktūras jaudas iedalīšanu, bet tai vajadzētu būt saderīgai ar pieteikuma iesniedzēja saprātīgo prasību apmierināšanu.

(52) Jaudas iedalīšanas procesam būtu jānovērš nepamatotu ierobežojumu uzlikšanu attiecībā uz citu tādu uzņēmumu vēlmēm attīstīt savu uzņēmējdarbību, kam ir vai kas plāno iegūt infrastruktūras izmantošanas tiesības.

(53) Jaudas iedalīšanas un maksas iekasēšanas shēmās var būt vajadzīgs ņemt vērā to, ka dažādas dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļas var būt projektētas dažādiem galvenajiem lietotājiem.

(54) Ņemot vērā to, ka dažādiem lietotājiem un lietotāju grupām bieži būs dažāda ietekme uz infrastruktūras jaudu, ir pienācīgi jālīdzsvaro dažādo pakalpojumu vajadzības.

[1] OV L 37, 8.2.2006., 1. lpp.

(55) Pakalpojumiem, ko valsts iestādei sniedz saskaņā ar līgumu, var būt vajadzīgi īpaši noteikumi, lai nodrošinātu to pievilcību lietotājiem.

(56) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās būtu jāņem vērā ietekme, ko rada aizvien pilnīgākais infrastruktūras jaudas piesātinājums un no tā izrietošais jaudas trūkums.

(57) Dažādajiem laikposmiem, kādos veic satiksmes veidu plānošanu, būtu jānodrošina tas, ka tiek apmierināti tie infrastruktūras jaudas pieprasījumi, kas pieteikti pēc ikgadējā darba grafika sagatavošanas pabeigšanas.

(58) Lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodrošinātu optimālu iznākumu, ir vēlams prasīt infrastruktūras jaudas izmantojuma pārbaudi gadījumos, kad lietotāju vajadzību apmierināšanai ir nepieciešama jaudas pieprasījumu koordinēšana.

(59) Ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju monopolstāvokli, būtu jāpieprasa, lai tie pārbaudītu pieejamo infrastruktūras jaudu un izskatītu metodes tās palielināšanai gadījumos, kad jaudas iedalīšanas procesā nav iespējams apmierināt lietotāju vajadzības.

(60) Informācijas trūkums par citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu iesniegtajiem pieprasījumiem un par ierobežojumiem sistēmā var apgrūtināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu centienus optimizēt savus infrastruktūras jaudas pieprasījumus.

(61) Ir svarīgi nodrošināt jaudas iedalīšanas shēmu labāku koordināciju, lai uzlabotu dzelzceļa pievilcību satiksmei, kurā izmanto vairāk nekā viena infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, jo īpaši starptautiskai satiksmei.

(62) Ir svarīgi līdz minimumam samazināt konkurences traucējumus, kas maksas iekasēšanas principu būtisku atšķirību dēļ var rasties vai nu starp dzelzceļa infrastruktūrām, vai transporta veidiem.

(63) Ir vēlams noteikt tās infrastruktūras pakalpojumu sastāvdaļas, kas ir būtiski svarīgas, lai operators varētu sniegt pakalpojumus, un tās, kas būtu jāsniedz par minimālu piekļuves maksu.

(64) Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vajadzīgi, un infrastruktūras izmantošanas maksas shēmām būtu jāmotivē infrastruktūras pārvaldītājus padarīt attiecīgus ieguldījumus par ekonomiski pievilcīgiem.

(65) Lai varētu noteikt pienācīgu un mērenu infrastruktūras maksas apmēru, infrastruktūras pārvaldītājiem jāuzskaita un jānosaka savu aktīvu vērtība, un jāpanāk skaidra izpratne par izmaksu faktoriem infrastruktūras darbībā.

(66) Ir vēlams nodrošināt, ka, pieņemot lēmumus transporta jomā, ņem vērā ārējās izmaksas un ka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas iekasēšana var veicināt ārējo izmaksu saskaņotu un līdzsvarotu internalizāciju visos transporta veidos.

(67) Ir svarīgi nodrošināt, ka maksa par iekšzemes un starptautisko satiksmi ir tāda, kas ļauj dzelzceļam iekļauties tirgus prasībās; tādēļ infrastruktūras maksa būtu jānosaka to tiešo izmaksu līmenī, kas radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ.

(68) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu; dalībvalstis var noteikt atšķirīgus kopējo segto izmaksu līmeņus. Jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr būtu jāatļauj tāds satiksmes līmenis, kas spēj atpelnīt vismaz tās radītos papildu izdevumus dzelzceļa tīkla izmantošanai.

(69) Dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols. Tādēļ infrastruktūras pārvaldītāji jāmotivē samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.

(70) Dzelzceļa transports būtu jāattīsta, inter alia izmantojot pieejamos Savienības instrumentus, neskarot jau noteiktās prioritātes.

(71) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirtajām atlaidēm vajadzētu būt saistītām ar faktiskiem administratīvo izmaksu ietaupījumiem, it sevišķi darījumu izmaksu ietaupījumiem. Atlaides var piešķirt arī, lai veicinātu efektīvu infrastruktūras izmantošanu.

(72) Ir vēlams, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītājs tiktu motivēti līdz minimumam samazināt traucējumus tīkla darbībā.

(73) Infrastruktūras pārvaldītājam jaudas iedalīšana ir saistīta ar izdevumiem, par kuriem būtu jāpieprasa samaksa.

(74) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai pārvaldībai un taisnīgai un nediskriminējošai izmantošanai ir nepieciešama tādas regulatīvas iestādes izveide, kas pārrauga šajā direktīvā izklāstīto noteikumu piemērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas izskatīt lietu tiesā. Šādai regulatīvai iestādei vajadzētu būt spējīgai ar piemērotu sankciju palīdzību panākt savu informācijas pieprasījumu un lēmumu īstenošanu.

(75) Ar regulatīvās iestādes finansējumu būtu jāgarantē tās neatkarība, un finansējums būtu jāsniedz vai nu no valsts budžeta, vai tādām nozares iemaksām, kuras ir obligāti piemērojamas, ievērojot taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principus.

(76) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi, lai ņemtu vērā dažu dalībvalstu īpašo ģeopolitisko un ģeogrāfisko stāvokli un dzelzceļa nozares organizācijas īpatnības dažādās dalībvalstīs, tā nodrošinot iekšējā tirgus viengabalainību.

(77) Lai ņemtu vērā dzelzceļa tirgus attīstību, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līgumā par Eiropas Savienības darbību 290. pantu par tehniska rakstura grozījumiem attiecībā uz informāciju, kas jāsniedz uzņēmumam, kas iesniedz licences pieteikumu; kavējumu kategoriju sarakstu; iedalīšanas grafiku un regulatīvām iestādēm iesniedzamās grāmatvedības uzskaites informāciju. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ar ekspertiem. Komisijai sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

(78) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu ([1]).

(79) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – proti, veicināt dzelzceļa attīstību Savienībā, noteikt vispārīgus principus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licenču piešķiršanai un koordinēt kārtību, kādā dalībvalstis pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas par tās izmantošanu – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, šādu licenču piešķiršanas un dzelzceļa tīklu nozīmīgu elementu darbības izteikti starptautiska vēriena dēļ un ņemot vērā to, ka ir jānodrošina godīgi un nediskriminējoši nosacījumi infrastruktūras pieejamībai, kā arī, to, ka to starptautiskā mēroga dēļ, minētos mērķus var labāk sasniegt Savienība līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(80) Pienākums transponēt šo direktīvu valstu tiesību aktos būtu jāattiecina tikai uz tiem noteikumiem, kas veido būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām. Pienākums transponēt šīs direktīvas noteikumus, kuri nav būtiski mainīti salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām, izriet no minētajām direktīvām.

(81) Dalībvalstis, kurās nav dzelzceļu sistēmas un nav arī plānots tuvākajā laikā tādu izveidot, tiktu pakļauta nesamērīgam un nevajadzīgam pienākumam, ja tām būtu jātransponē un jāīsteno šīs direktīvas II un IV nodaļa. Tādēļ šādas dalībvalstis būtu jāatbrīvo no minētā pienākuma.

(82) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([2]), dalībvalstīm ir ieteikts gan savām interesēm, gan Savienības interesēs izstrādāt savas tabulas, kurās pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.

(83) Šai direktīvai nevajadzētu skart termiņus, kas noteikti IX pielikuma B daļā, kas dalībvalstīm jāievēro saskaņā ar iepriekšējām direktīvām,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo direktīvu paredz:

a) noteikumus, kas piemērojami attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic uzņēmējdarbību vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī, kā noteikts II nodaļā;

b) kritērijus, kas piemērojami attiecībā uz dalībvalstu tādu licenču piešķiršanu, atjaunošanu vai grozīšanu, kas paredzētas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri veic vai veiks uzņēmējdarbību Savienībā, kā noteikts III nodaļā;

c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu, kā noteikts IV nodaļā.

([1]) OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

([2]) OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

2. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai.

2. pants

Izņēmumi no darbības jomas

1. Direktīvas II nodaļu nepiemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas, piepilsētas vai reģionālos pakalpojumus atdalītos vietējas un reģionālas nozīmes pārvadājumu pakalpojumus dzelzceļa infrastruktūrā, vai tīklos, kas paredzēti tikai pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem.

Neatkarīgi no šā punkta pirmās daļas, ja šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tieši vai netieši kontrolē kāds uzņēmums vai cita struktūra, kas sniedz citus – ne pilsētas, piepilsētas vai reģionālus – dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus vai tādus aptver, piemēro 4. un 5. pantu. Attiecībā uz šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piemēro arī 6. pantu saistībā ar attiecībām starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un uzņēmumu vai struktūru, kurai ir tieša vai netieša kontrole pār to.

2. Direktīvas III nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

a) uzņēmumiem, kas sniedz tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot vietēju vai reģionālu atdalītu dzelzceļa infrastruktūru;

b) uzņēmumiem, kas sniedz tikai pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pakalpojumus;

c) uzņēmumiem, kas sniedz tikai reģionālos dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus;

d) uzņēmumiem, kas sniedz tikai kravas pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru, kura paredzēta vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai tas veiktu savus kravu pārvadājumus.

3. Direktīvas 7., 8., 13. pantu un IV nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

a) atdalītiem vietējas un reģionālas nozīmes tīkliem pasažieru pārvadāšanai, ko veic, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru;

b) tīkliem, kas paredzēti vienīgi pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veikšanai;

c) reģionālas nozīmes tīkliem, ko reģionāliem kravu pārvadājumiem izmanto vienīgi tāds dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, uz kuru neattiecas 1. punkts, un tik ilgi, kamēr attiecīgā tīkla jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pieteikuma iesniedzējs;

d) privātīpašumā esošai dzelzceļa infrastruktūrai, kura paredzēta vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai tas veiktu savus kravu pārvadājumus;

4. Neskarot 3. punktu, dalībvalstis 8. panta 3. punktu var nepiemērot vietējas vai reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kam nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā, un IV nodaļu var nepiemērot vietējas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kam nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā. Par savu nodomu nepiemērot noteikumus šādām dzelzceļa infrastruktūrām dalībvalstis paziņo Komisijai. Saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru Komisija, ņemot vērā attiecīgo dzelzceļa līniju garumu, to izmantošanas pakāpi un iespējamo to ietekmi uz satiksmes apjomu, lemj, vai šādu dzelzceļa infrastruktūru var uzskatīt par tādu, kam nav stratēģiskas nozīmes.

5. Dalībvalstis var 31. panta 5. punktu nepiemērot ritekļiem, kuri tiek izmantoti vai kurus paredzēts izmantot pārvadājumiem no vai uz trešām valstīm, kas izmanto tīklus ar sliežu platumu, kurš ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla.

6. Dalībvalstis var lemt par laikposmiem un termiņiem jaudas iedalīšanas grafikā, kuri ir atšķirīgi no tiem, kas minēti 43. panta 2. punktā, VI pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā un VII pielikuma 3., 4. un 5. punktā, attiecībā uz sliežu ceļiem, kuri ir jāierīko sadarbībā ar trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem tīklā, kura sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla.

7. Ja tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, dalībvalstis var lemt publicēt maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumus, ko konkrēti piemēro starptautiskiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem no vai uz trešām valstīm, kurus veic tīklā, kura sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, un to dara ar citiem instrumentiem un termiņiem, kas ir atšķirīgi no tiem, kas noteikti 29. panta 1. punktā.

8. Dalībvalstis IV nodaļu var nepiemērot attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru, kuras sliežu platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla un kura savieno dalībvalsts robežpārejas pieturas ar trešās valsts teritoriju.

9. Šo direktīvu nepiemēro uzņēmumiem, kuru vilcienu ekspluatācija ir ierobežota, veicot tikai autotransporta līdzekļiem paredzētus turp un atpakaļ pārvadājumus pa zemjūras tuneļiem, un pārvadājumu darbības autotransporta līdzekļu pārvadāšanai turp un atpakaļ pa šādiem tuneļiem, izņemot 6. panta 1.punktu, 6. panta 4. punktu, 10., 11., 12. un 28. pantu.

10. Dalībvalstis šīs direktīvas II nodaļu, izņemot 14. pantu, un IV nodaļu, var nepiemērot attiecībā uz jebkuru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu, ko veic tranzītā caur Savienību.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kura galvenais darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp satiksmes pārvaldību un vadības iekārtu un signalizāciju; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

3) "dzelzceļa infrastruktūra" ir vienības, kas ir uzskaitītas I pielikumā;

4) "starptautisks kravas pārvadājuma pakalpojums" ir pārvadājuma pakalpojums, ko sniedzot, vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;

5) "starptautisks pasažieru pārvadājuma pakalpojums" ir pasažieru pārvadājuma pakalpojums, kurā vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu un ja galvenais pakalpojuma mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu;

6) "pilsētas un piepilsētas pārvadājumi" ir pārvadājumu pakalpojumi, kuru galvenais mērķis ir apmierināt pilsētu aglomerāta vai konurbācijas, tostarp pārrobežu konurbācijas, pārvadājumu vajadzības un lai apmierinātu vajadzības pēc pārvadājumiem šādu aglomerātu vai konurbāciju un tās apkārtējām teritorijām;

7) "reģionālie pārvadājumu pakalpojumi" ir pārvadājumu pakalpojumi, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt reģiona, tostarp pārrobežu reģiona, pārvadājumu vajadzības;

8) "tranzīts" ir Savienības teritorijas šķērsošana, Savienības teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus;

9) "apkalpes iekārta" ir iekārta, tostarp zemes platība, ēka un aprīkojums, kura visā kopumā vai kā daļa ir īpaši ierīkota, lai varētu sniegt vienu vai vairākus pakalpojumus, kas minēti II pielikuma 2.līdz 4. punktā;

10) "apkalpes iekārtas operators" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas ir atbildīga par vienas vai vairāku apkalpes iekārtu pārvaldību vai par vienu vai vairāku II pielikuma 2.līdz 4. punktā minēto pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;

11) "pārrobežu līgums" ir jebkurš līgums starp divām vai vairākām dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešām valstīm, kura mērķis ir veicināt pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu;

12) "licence" ir atļauja, kuru licencēšanas iestāde izsniedz uzņēmumam un ar kuru tiek atzītas šā uzņēmuma tiesības sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam; minētās tiesības var ierobežot attiecībā uz konkrētu pakalpojumu veidu sniegšanu;

13) "licencēšanas iestāde" ir iestāde, kas ir atbildīga par licenču piešķiršanu dalībvalstī;

14) "līgumiska vienošanās" ir līgums vai *mutatis mutandis* vienošanās atbilstīgi administratīviem vai regulatīviem pasākumiem;

15) "samērīga peļņa" ir pašu kapitāla rentabilitātes koeficients, kurā ir ņemts vērā apkalpes iekārtas operatora risks, tostarp attiecībā uz ieņēmumiem, vai šāda riska neesamība, un tas atbilst attiecīgās nozares vidējam rādītājam pēdējos gados.

16) "iedalīšana" ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšana, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs;

17) "pieteikuma iezniedzējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums vai citas personas vai juridiskas atruktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskajiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu;

18) "pārslogota infrastruktūra" ir infrastruktūras elements, kurā noteiktos laikposmos pieprasījumu pēc infrastruktūras jaudas nav iespējams pilnībā apmierināt pat pēc dažādo jaudas pieprasījumu savstarpējas koordinēšanas;

19) "jaudas palielināšanas plāns" ir pasākums vai pasākumu kopums, kura izpildei izstrādāts kalendārs grafiks, kā mērķis ir mazināt jaudas ierobežojumus, kuru rezultātā infrastruktūras elementu atzīst par "pārslogotu infrastruktūru";

20) "koordinēšana" ir process, ar kura palīdzību infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzēji mēģinās atrisināt situācijas, kad iesniegtie infrastruktūras jaudas pieprasījumi ir savstarpējipretrunīgi;

21) "pamata vienošanās" ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pieteikumz iesniedzeja un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo infrastruktūras jaudu un piemērojamo maksu laikposmā, kas ir ilgāks nekā viena kustības grafika laikposms;

22) "infrastruktūras jauda" ir iespējamība plānot vilcienu ceļus, kas pieprasīti kādam infrastruktūras elementam attiecībā uz konkrētu laikposmu;

23) "tīkls" ir visa dzelzceļa infrastruktūra, ko pārvalda infrastruktūras pārvaldītājs;

24) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām, tostarp arī tādu citu informāciju, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

25) "vilcienu ceļš" ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai vilciena sastāvs noteiktā laikposmā varētu pārvietoties no vienas vietas uz otru;

26) "kustības grafiks" ir datu kopums, ar kuru definē visas plānotās vilcienu un ritošo sastāvu pārvietošanās, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā.

II NODAĻA

SAVIENĪBAS DZELZCEĻA IZSTRĀDE

1. IEDAĻA

Pārvaldības Neatkarība

4. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka, ciktāl tas attiecas uz pārvaldību, administrēšanu un iekšējo administratīvo, saimniecisko un grāmatvedības uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ir tiešā vai netiešā dalībvalstu īpašumā vai kontrolē, ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru to rīcībā būs jo īpaši tādi līdzekļi, budžeti un grāmatvedības uzskaite, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un grāmatvedības uzskaites.

2. Ievērojot maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas sistēmu un īpašos noteikumus, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par savu pārvaldību, administrēšanu un iekšējo kontroli.

5. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārvaldība saskaņā ar komercprincipiem

1. Dalībvalstis dod iespēju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pielāgot savu darbību tirgum un minēto darbību pārvaldību atstāt to pārvaldības iestāžu atbildībā, lai sniegtu efektīvus un piemērotus pakalpojumus par iespējami zemākām izmaksām par vajadzīgo pakalpojumu kvalitāti.

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

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izstrādā savus uzņēmējdarbības plānus, ieskaitot to ieguldījumu un finanšu programmas. Šādus plānus izstrādā, lai panāktu uzņēmumu finansiālo līdzsvaru un pārējos tehniskos, komerciālos un finanšu pārvaldības mērķus; tie norāda arī līdzekļus minēto mērķu sasniegšanai.

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

a) izveidot to iekšēju struktūru, neskarot 7., 29. un 39. panta noteikumus;

b) kontrolēt pakalpojumu sniegšanu un realizāciju un noteikt to cenu;

c) pieņemt lēmumus par personālu, aktīviem un iepirkumiem;

d) paplašināt savu tirgus daļu, attīstīt jaunas tehnoloģijas un jaunus pakalpojumus un pieņemt jebkādas inovatīvas pārvaldes metodes;

e) ieviest jaunas darbības ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmējdarbību saistītās nozarēs.

Šis punkts neskar Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

2. IEDAĻA

Infrastruktūras Pārvaldības un Pārvadājumu Darbību, un Dažādu Pārvadājumu Veidu Nodalīšana

6. pants

Atsevišķa grāmatvedības uzskaite

1. Dalībvalstis nodrošina, ka peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci kārto un publicē nošķirti attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību, kura ir saistīta ar pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, no vienas puses, un, attiecībā uz uzņēmējdarbību, kas ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, no otras puses. Publiskos līdzekļus, kas piešķirti vienai no šīm divām darbības jomām, nenodod otrai darbības jomai.

2. Dalībvalstis var arī paredzēt, ka sakarā ar šo nošķirumu jāorganizē skaidri nošķirtas nodaļas vienotā uzņēmumā, vai arī infrastruktūra un pārvadājumu pakalpojumi jāpārvalda atsevišķām struktūrām.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci kārto un publicē nošķirti, par uzņēmējdarbību, kas saistīta ar dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, no vienas puses, un, no otras puses, par darbību, kas saistīta ar dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Publiskos līdzekļus, kas piešķirti darbībai, kura saistīta ar pārvadājumu pakalpojumiem, kā maksu par sabiedriskajiem pakalpojumiem, atspoguļo nošķirti attiecīgajos pārskatos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 7. pantu, un tos nenodod darbībai, kas saistīta ar citu transporta pakalpojumu sniegšanu vai ar citu uzņēmējdarbību.

4. Panta 1. un 3. punktā minēto dažādo darbības jomu grāmatvedības uzskaiti veic tā, lai būtu iespējams pārraudzīt, vai tiek ievērots aizliegums par vienu darbības jomu saņemtos publiskos līdzekļus nodot citai darbības jomai.

7. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja būtisku funkciju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka būtiskas funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, uztic iestādēm vai uzņēmumiem, kas paši nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskās struktūras pierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Būtiskas funkcijas ir:

a) lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu iedalīšanu, tostarp gan piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu; un

b) lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksājumiem, tostarp maksas noteikšanu un iekasēšanu, neskarot 29. panta 1. punktu:

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

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, struktūras vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ nav neatkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, tad IV nodaļas 2. un 3. iedaļā minētās funkcijas veic attiecīgi par maksas iekasēšanu atbildīgā iestāde un iestāde, kas veic sadalījumu, kas savā juridiskajā formā, struktūrā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma.

3. Ja IV nodaļas 2. un 3. iedaļas noteikumos minētas infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas, tās saprot kā piekrītošas par maksas iekasēšanu atbildīgajai iestādei vai iestādei, kas veic sadalījumu, attiecībā uz to attiecīgām pilnvarām.

3. IEDAĻA

Finanšu Stāvokļa Uzlabošana

8. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja finansējums

1. Dalībvalstis attīstīta savu valsts dzelzceļu infrastruktūru, pēc vajadzības ņemot vērā Savienības vispārīgās vajadzības, tostarp vajadzību sadarboties ar trešām valstīm kaimiņos. Šādā nolūkā tās līdz … (*) publicē indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kuras mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz noturīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu. Minētā stratēģija aptver vismaz piecu gadu laikposmu un ir atjaunojama.

2. Pienācīgi ievērojot Līguma 93., 107. un 108. pantu, dalībvalstis var arī sniegt infrastruktūras pārvaldītājam tā funkcijām, kā minēts 3. panta 2. punktā, infrastruktūras apmēriem un finanšu prasībām atbilstīgu finansējumu, jo īpaši jaunu ieguldījumu segšanai. Dalībvalstis var nolemt finansēt minētos ieguldījumus ar līdzekļiem, kas nav tiešs valsts finansējums.

3. Saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts noteikto vispārīgo politiku, un ņemot vērā 1. punktā minēto stratēģiju, un 2. punktā minēto dalībvalstu sniegto finansējumu, infrastruktūras pārvaldītājs pieņem komercdarbības plānu, kurā iekļauj ieguldījumu un finanšu programmu. Plānu izstrādā tā, lai panāktu optimālu un efektīvu infrastruktūras izmantošanu, nodrošināšanu un attīstību, nodrošinot finanšu līdzsvaru un līdzekļus šo mērķu sasniegšanai. Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, lai zināmiem

(*) Divi gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

pieteikuma iesniedzējiem un – pēc to pieprasījuma – iespējamiem pieteikuma iesniedzējiem būtu piekļuve attiecīgai informācijai un iespēja izteikt savu viedokli par komercdarbības plāna saturu attiecībā uz nosacījumiem par piekļuvi infrastruktūrai, tās izmantošanu un veidu, nodrošināšanu un attīstību, pirms infrastruktūras pārvaldītājs apstiprina komercdarbības plānu.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un samērīgā laikposmā, kas nepārsniedz 30. panta 2. pantā minēto līgumiskās vienošanās piemērošanas laikposmu, infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības uzskaitē ienākumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas saimnieciskās darbības, kā arī no valsts un privātā finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, būtu vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, kuros iekļauj ilgtermiņa aktīvu atjaunošanu un uzlabošanu.

Neskarot lietotāja iespējamo ilgtermiņa mērķi segt visu transporta veidu infrastruktūras izmaksas, pamatojoties uz dažādo transporta veidu godīgu, nediskriminējošu konkurenci, kur dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem, saskaņā ar 31. un 32. pantā noteikto maksāšanas sistēmu dalībvalsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs līdzsvarotu savu bilanci bez valsts finansējuma.

9. pants

Pārredzami parāda atvieglojumi

1. Neskarot Savienības noteikumus par valsts atbalstu un saskaņā ar Līguma 93., 107. un 108. pantu, dalībvalstis izveido atbilstīgus mehānismus, lai palīdzētu samazināt publiskā īpašumā vai kontrolē esošu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu parādsaistības līdz tādam līmenim, kas nekavē pareizu finanšu pārvaldību un kas uzlabo to finanšu stāvokli.

2. Lai sasniegtu 1. punktā minētos mērķus, dalībvalstis var prasīt, lai šādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grāmatvedības nodaļās tiktu izveidota atsevišķa struktūrvienība parāda dzēšanai.

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

3. Panta 1. un 2. punktu piemēro tikai tādiem parādiem vai šādu parādu procentiem, kas publiskā īpašumā vai kontrolē esošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem radušies līdz tirgus atvēršanas dienai konkrētajā dalībvalstī attiecībā uz visiem dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai uz to daļu un jebkurā gadījumā līdz 2001. gada 15. martam, vai – dalībvalstīs, kuras Savienībai pievienojušās pēc minētā datuma – līdz pievienošanās dienai.

4. IEDAĻA

Piekļuve Dzelzceļa Infrastruktūrai un Pakalpojumiem

10. pants

Nosacījumi par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegtu visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes iekārtas, un piekļuvi infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķir tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu veikt starptautiskus pasažieru pārvadājumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, veicot starptautisku pasažieru pārvadājumu, ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskajā maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes iekārtas.

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

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām darba grupas darbībām, Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 3. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

11. pants

Ierobežojumi attiecībā uz piekļuves tiesībām un tiesībām uzņemt un izlaist pasažierus

1. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā paredzētās piekļuves tiesības tādiem pārvadājumu pakalpojumiem no izbraukšanas vietas līdz galamērķa vietai, uz kuriem attiecas viens vai vairāki publiski pakalpojumu līgumi, kas atbilst Savienības tiesību aktiem. Šādi ierobežojumi neizraisa tiesību ierobežošanu uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, izņemot, ja šo tiesību izmantošana izjauktu publiska pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

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

a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķīra publisku 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 publisku pakalpojumu līgumu.

Kompetentās iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus, sniedz attiecīgajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm visu informāciju, kas pamatoti vajadzīga, lai varētu pieņemt lēmumu. Regulatīvā iestāde, vajadzības gadījumā apspriežoties ar visām attiecīgajām personām, izskata visu sniegto informāciju un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā, saprātīgā termiņā, tomēr ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija.

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

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno publisku pakalpojumu līgumu;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas meklē piekļuves iespēju.

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētās darba grupas darbībām, Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

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

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

12. pants

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, piemērojamā maksa

1. Neskarot 11. panta 2. punktu, dalībvalstis saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem var pilnvarot iestādi, kas atbildīga par dzelzceļa pasažieru transportu, piemērot maksu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, par darbību tajos maršrutos, kuri atrodas minētās iestādes jurisdikcijā, un kuros darbība tiek veikta starp divām stacijām minētajā dalībvalstī.

Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri sniedz valstu iekšējos vai starptautiskos pasažieru transporta pakalpojumus, piemēro tādu pašu maksu par darbību tajos maršrutos, kuri atrodas minētās iestādes jurisdikcijā.

2. Piemērojamā maksa ir paredzēta, lai kompensētu iestāžu izdevumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas noteiktas publiskos pakalpojumu līgumos, kas noslēgti saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. Ienākumi, kas gūti no šādas piemērotās maksas un samaksāti kā kompensācija, nepārsniedz summu, kura nepieciešama, lai segtu visus vai daļu no izdevumiem, kas radušies, nodrošinot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos maksājumu dokumentus, un samērīgu šo saistību izpildē gūto peļņu.

3. Piemērojamo maksu nosaka atbilstīgi Savienības tiesību aktiem, jo īpaši ievērojot taisnīguma, pārskatāmības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principus, jo īpaši attiecībā uz vidējo pakalpojumu cenu pasažierim un piemērojamās maksas apmēru. Kopējā piemērojamā maksa saskaņā ar šo punktu neapdraud to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ekonomisko dzīvotspēju, kuriem to piemēro.

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

5. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētās darba grupas darbībām, Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

13. pants

Nosacījumi par piekļuvi pakalpojumiem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji bez diskriminācijas piešķir visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kas noteikts II pielikuma 1. punktā.

2. II pielikuma 2. punktā minētos pakalpojumus apkalpes iekārtu operatori dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedz bez diskriminācijas.

3. Lai garantētu, ka piekļuve apkalpes iekārtām, kas minētas II pielikuma 2. punkta a), b), c) un f) apakšpunktā, un šajās iekārtās sniegtiem pakalpojumiem ir pilnīgi pārredzama un nediskriminējoša, ja šādas apkalpes iekārtas operators ir tieši vai netieši pakļauts iestādei vai uzņēmumam, kas arī darbojas un kam ir dominējošs stāvoklis valsts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgū, kurā izmanto šo apkalpes iekārtu, šo apkalpes iekārtu operatoru darbību strukturē tā, lai tie organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīgi no šīs iestādes vai uzņēmuma. Šāda neatkarība nenozīmē prasību, ka apkalpes iekārtām jāizveido atsevišķa iestāde vai uzņēmums, un to var ievērot, vienā uzņēmumā ierīkojot atšķirīgas nodaļas.

Attiecībā uz visām II pielikuma 2. punktā minētajām apkalpes iekārtām operators un šī iestāde vai uzņēmums nodrošina atsevišķu grāmatvedības uzskaiti, tostarp atsevišķas bilances un peļņas un zaudējumu pārskatus.

Ja apkalpes iekārtas darbību nodrošina infrastruktūras pārvaldītājs vai ja apkalpes iekārtas operators ir tieši vai netieši pakļauts infrastruktūras pārvaldītājam, tad šajā punktā izklāstīto prasību ievērošanu uzskata par pierādītu, ja ir izpildīti 7. pantā izklāstītie noteikumi.

4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus par piekļuvi apkalpes iekārtai un tajā sniegtajiem pakalpojumiem var atteikt vienīgi tad, ja ir pieejamas atbilstīgas alternatīvas, kas tiem dod iespēju veikt attiecīgo kravas vai pasažieru pārvadājumu tajā pašā vai alternatīvā maršrutā ar ekonomiski pieņemamiem nosacījumiem. Tas neuzliek apkalpes iekārtas operatoram pienākumu ieguldīt resursos vai iekārtās, lai varētu apmierināt visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījumus.

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījums attiecas uz piekļuvi apkalpes iekārtai, kuru pārvalda 3. punktā minētais apkalpes iekārtas operators, un uz tiesībām sniegt tajā pakalpojumus, apkalpes iekārtas operators pamato katru lēmumu vai atteikumu un norāda uz iespējamām alternatīvām citās iekārtās.

5. Ja kādas II pielikuma 2. punktā minētas apkalpes iekārtas operators saskaras ar dažādiem pretrunīgiem pieprasījumiem, tas cenšas apmierināt visus pieprasījumus ciktāl tas ir iespējams. Ja iespējama alternatīva nav pieejama un ja nav iespējams apmierināt visus attiecīgās iekārtas jaudas pieprasījumus, kas pamatoti ar pierādītām vajadzībām pieteikuma iesniedzējs var iesniegt sūdzību 55. pantā minētai regulatīvajai iestādei, kura šo lietu izskata un, vajadzības gadījumā, rīkojas, lai nodrošinātu to, ka attiecīga jaudas daļa tiek piešķirta minētajam pieteikuma iesniedzējam.

6. Ja kāda II pielikuma 2. punktā minēta apkalpes iekārta nav izmantota vismaz trīs gadus pēc kārtas un ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums minētās apkalpes iekārtas operatoram ir paudis interesi piekļūt šādai iekārtai, pamatojot to ar pierādītām vajadzībām, tās īpašnieks paziņo par iekārtas iznomāšanu vai izīrēšanu kā dzelzceļa pakalpojumu iekārtu kopumā vai daļēji, ja vien minētās apkalpes iekārtas operators nepierāda, ka neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to nevar izmantot tur notiekošā rekonversijas procesa dēļ.

7. Ja apkalpes iekārtas operators piedāvā jebkuru no II pielikuma 3. punktā minētajiem pakalpojumiem kā papildpakalpojumu, tad tas šos pakalpojumus bez diskriminācijas un pēc pieprasījuma sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

8. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var infrastruktūras pārvaldītājam vai citiem apkalpes iekārtas operatoriem kā papildpakalpojumus pieprasīt vēl citus II pielikuma 4. punktā minētus pakalpojumus. Apkalpes iekārtas operatoram nav pienākuma sniegt šos pakalpojumus. Ja apkalpes iekārtas operators nolemj piedāvāt citiem jebkuru no šiem pakalpojumiem, viņš tos bez diskriminācijas un pēc pieprasījuma sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

9. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētās darba grupas darbībām, Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, lai piekļūtu pakalpojumiem, ko sniegs II pielikuma 2.līdz 4. punktā minētās apkalpes iekārtas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

5. IEDAĻA

Pārrobežu Līgumi

14. pants

Pārrobežu līgumu vispārējie principi

1. Dalībvalstis nodrošina, lai nekādi pārrobežu līgumu noteikumi neradītu diskrimināciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā un neierobežotu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai par ikvienu pārrobežu līgumu līdz … (*) – attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms šīs dienas, un pirms līgumu noslēgšanas – attiecībā uz jauniem vai pārskatītiem līgumiem starp dalībvalstīm. Komisija par šādu līgumu atbilstību Savienības tiesību aktiem lemj deviņu mēnešu laikā no paziņošanas– attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms … (**), un četru mēnešu laikā no paziņošanas– attiecībā uz jauniem vai pārskatītiem līgumiem starp dalībvalstīm. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.

3. Neskarot kompetences sadalījumu starp Savienību un dalībvalstīm saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, dalībvalstis paziņo Komisijai par savu nodomu sākt sarunas, par jauniem vai pārskatītiem pārrobežu līgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un par nodomu noslēgt šādus līgumus.

4. Ja Komisija divu mēnešu laikā pēc tam, kad ir saņēmusi dalībvalsts paziņojumu par nodomu sākt 2. punktā minētās sarunas, secina, ka sarunas varētu traucēt sasniegt mērķus jau notiekošajās Savienības sarunās ar attiecīgo trešo valsti un/vai ka sarunu rezultātā tiktu noslēgts līgums, kas nav savietojams ar Savienības tiesību aktiem, tā par to attiecīgi informē dalībvalsti.

Dalībvalstis regulāri informē Komisiju par jebkādām šādām sarunām un vajadzības gadījumā aicina Komisiju piedalīties kā novērotāju.

5. Dalībvalstis ir pilnvarotas provizoriski piemērot un/vai noslēgt jaunus vai pārskatītus pārrobežu līgumus ar trešām valstīm, ja tie ir savietojami ar Savienības tiesību aktiem un nekaitē Savienības transporta politikas mērķim un nolūkam. Komisija pieņem šādus pilnvarošanas lēmumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 62. panta 2. punktā.

6. IEDAĻA

Komisijas Pārraudzības Uzdevumi

15. pants

Tirgus pārraudzības darbības joma

1. Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai pārraudzītu tehniskos un ekonomiskos nosacījumus un tirgus tendences Savienības dzelzceļa transportā.

2. Šajā nolūkā Komisija savā darbā cieši iesaista dalībvalstu un ieinteresēto nozaru pārstāvjus, tostarp lietotājus, lai tie labāk varētu pārraudzīt tendences dzelzceļa nozarē un tirgus attīstību, novērtēt pieņemto pasākumu iedarbību un analizēt Komisijas plānoto pasākumu ietekmi.

3. Komisija pārrauga tīklu lietošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē, īpaši infrastruktūras maksājumus, jaudas sadalījumu, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu cenu un kvalitātes attīstību, dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas publiski pakalpojumu līgumi, licencēšanu un saskaņošanas pakāpi dalībvalstu starpā.

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

a) dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus attīstību;

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

c) Savienības dzelzceļu tīkla stāvokli;

d) piekļuves tiesību izmantošanu;

e) šķēršļiem, kas kavē dzelzceļa pakalpojumu lielāku efektivitāti;

f) infrastruktūras ierobežojumiem;

g) likumdošanas nepieciešamību.

5. Lai Komisija varētu pārraudzīt tirgu, dalībvalstis katru gadu sniedz Komisijai vajadzīgo informāciju par tīklu izmantošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē.

6. Komisija var pieņemt pasākumus, lai nodrošinātu konsekvenci dalībvalstu ziņošanas pienākumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

(*) Seši mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.
(**) Lūgums ievietot šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu.

III NODAĻA

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU LICENCĒŠANA

1. IEDAĻA

Licencēšanas Iestāde

16. pants

Licencēšanas iestāde

Katra dalībvalsts norīko licencēšanas iestādi, kas atbild par licenču piešķiršanu un par šajā nodaļā noteikto pienākumu izpildi.

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

2. IEDAĻA

Nosacījumi Licences Saņemšanai

17. pants

Vispārējās prasības

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir tiesības pieteikties saņemt licenci dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību.

2. Dalībvalstis nepiešķir licences vai nepagarina to derīguma termiņu, ja nav izpildītas šīs nodaļas prasības.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas ievēro šajā nodaļā noteiktās prasības, ir tiesības saņemt licenci.

4. Neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nedrīkst sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šī nodaļa, ja vien uzņēmumam nav piešķirta attiecīga licence par sniedzamajiem pakalpojumiem.

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

5. Komisija var pieņemt pasākumus, detalizēti nosakot vienotas veidlapas izmantošanu licencēm un –, ja tas vajadzīgs, lai dzelzceļa pārvadājumu tirgos nodrošinātu godīgu un efektīvu konkurenci,– detalizēti nosakot kārtību, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

18. pants

Nosacījumi licences saņemšanai

Uzņēmumam, kas iesniedz licences pieteikumu, pirms savas darbības uzsākšanas ir jāpierāda attiecīgās dalībvalsts licencēšanas iestādēm, ka tas vienmēr spēs izpildīt 19. līdz 22. pantā uzskaitītās prasības attiecībā uz labu reputāciju, finanšu pietiekamību, profesionālo kompetenci un savas civiltiesiskās atbildības segšanu.

Minētajiem nolūkiem katrs uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, sniedz visu attiecīgo informāciju.

19. pants

Prasības par labu reputāciju

Dalībvalstis nosaka nosacījumus, kurus izpildot ir ievērota prasība par labu reputāciju, lai nodrošinātu to, ka uzņēmums, ka iesniedz licences pieteikumu, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai par tā pārvaldību atbildīgās personas:

a) nav bijušas notiesātas par smagiem noziedzīgiem nodarījumiem, tostarp komerciāla rakstura noziedzīgiem nodarījumiem;

b) nav bijušas pasludinātas par bankrotējušām;

c) nav bijušas notiesātas par smagiem pārkāpumiem, kas noteikti īpašos pārvadājumu nozarē piemērojamos tiesību aktos;

d) nav atzītas par vainīgām nopietnā vai atkārtotā sociālās vai darba tiesībās noteiktu pienākumu neizpildē, tostarp ar darba drošības un veselības aizsardzības tiesību aktiem noteiktu pienākumu neizpildē, kā arī ar muitas tiesībās noteikto pienākumu neizpildē gadījumos, kad uzņēmums vēlas veikt pārrobežu kravas pārvadājumu operācijas, kurām piemērojamas muitas procedūras.

20. pants

Prasības par finanšu pietiekamību

1. Prasības attiecībā uz finanšu pietiekamību ir izpildītas, ja uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, var pierādīt, ka tas 12 mēnešus varēs izpildīt savus esošos un iespējamos pienākumus, kas noteikti, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem.

2. Licencēšanas iestāde, pārbauda finanšu pietiekamību, jo īpaši izmantojot dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma gada pārskatus vai izmantojot bilanci tad, ja uzņēmumi, kas iesniedz licences pieteikumu, nav spējīgi iesniegt gada pārskatus. Katrs uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, sniedz vismaz to informāciju, kas uzskaitīta III pielikumā.

3. Licencēšanas iestāde, neuzskata, ka uzņēmuma, kas iesniedz licences pieteikumu, finanses ir pietiekamas, ja minētā uzņēmuma darbības rezultātā tam ir ievērojami vai atkārtoti kavēti nodokļu un sociālās apdrošināšanas parādi.

4. Licencēšanas iestāde, var prasīt, lai tiktu iesniegts revīzijas ziņojums un attiecīgie dokumenti no bankas, valsts krājbankas, grāmatveža vai revidenta. Minētajos dokumentos ir ietverta III pielikumā uzskaitītā informācija.

5. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētos aktus par dažiem grozījumiem III pielikumā. Tādējādi III pielikumu var grozīt, lai precizētu informāciju, kas jāiesniedz uzņēmumiem, kas iesniedz licences pieteikumu, vai lai to papildinātu, ņemot vērā pieredzi, ko guvušas licencēšanas iestādes, vai dzelzceļa transporta tirgus attīstību.

21. pants

Prasības par profesionālo kompetenci

Prasības par profesionālo kompetenci ir izpildītas gadījumos, kad uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, var pierādīt, ka tam ir vai būs tāda pārvaldes struktūra, kurai ir vajadzīgās zināšanas vai pieredze, lai veiktu drošu un uzticamu licencē noteikto darbības veidu ekspluatācijas kontroli un uzraudzību.

22. pants

Civiltiesiskās atbildības prasību segums

Neskarot Savienības noteikumus par valsts atbalstiem un saskaņa ar ar Līguma 93., 107. un 108. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir pienācīga apdrošināšana vai tirgus nosacījumiem atbilstīgas garantijas, lai saskaņā ar attiecīgās valsts un starptautiskiem tiesību aktiem pildītu savas saistības nelaimes gadījumos, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem, bagāžu kravu, pastu un trešām personām.

3. IEDAĻA

Licences Derīgums

23. pants

Derīgums telpas un laika izteiksmē

1. Licence ir derīga visā Savienības teritorijā.

2. Licence ir spēkā, kamēr attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pilda šajā nodaļā paredzētās saistības. Tomēr licencēšanas iestāde var paredzēt regulāru tās pārskatīšanu. Tādā gadījumā pārskatīšanu veic vismaz ik pēc pieciem gadiem.

3. Īpašus noteikumus, kas reglamentē licences apturēšanu vai atsaukšanu, var iekļaut pašā licencē.

24. pants

Pagaidu licence, apstiprināšana, apturēšana un atcelšana

1. Ja pastāv nopietnas šaubas par to, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kam licencēšanas iestāde piešķīrusi licenci, atbilst šīs nodaļas prasībām un jo īpaši 18. panta prasībām, licencēšanas iestāde jebkurā brīdī var pārbaudīt, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums patiesi atbilst minētajām prasībām.

Ja licencēšanas iestāde ir pārliecinājusies, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vairs nevar izpildīt minētās prasības, tā aptur vai atceļ licenci.

2. Ja dalībvalsts licencēšanas iestāde ir pārliecinājusies, ka ir nopietns pamats apšaubīt tāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbilstību šajā nodaļā izklāstītajām prasībām, kuram licenci ir izsniegusi citas dalībvalsts licencēšanas iestāde, tā par to nekavējoties informē pēdējo iestādi.

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

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

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

5. Ja notiek izmaiņas, kas ietekmē uzņēmuma juridisko statusu, un jo īpaši uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšanas gadījumā, licencēšanas iestāde var nolemt, ka licence atkārtoti jāiesniedz apstiprināšanai. Attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var turpināt darbību, ja vien licencēšanas iestāde nenolemj, ka ir apdraudēta drošība. Šādā gadījumā sniedz šāda lēmuma pamatojumu.

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

7. Licencēšanas iestāde neļauj paturēt licenci tādam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, attiecībā uz kuru ir uzsākta bankrota procedūra vai līdzīga procedūra, ja šī iestāde ir pārliecināta par to, ka nav reālas izredzes veikt apmierinošu finanšu pārstrukturēšanu pieņemamā laikposmā.

8. Ja licencēšanas iestāde izsniedz, pārtrauc, atsauc vai groza licenci, tad par to tūlīt attiecīgi informē Eiropas Dzelzceļa aģentūru. Eiropas Dzelzceļa aģentūra tūlīt informē citu dalībvalstu licencēšanas iestādes.

25. pants

Licenču piešķiršanas procedūra

1. Licenču piešķiršanas procedūras dara zināmas atklātībai attiecīgā dalībvalsts, kas par to informē Komisiju.

2. Licencēšanas iestāde pieņem lēmumu par licences pieteikumu iespējami īsā laikā, bet ne ilgāk kā trīs mēnešos pēc tam, kad ir iesniegta visa attiecīgā informācija, īpaši, informācija, kas minēta III pielikumā. Licencēšanas iestāde ņem vērā visu pieejamo informāciju. Lēmumu nekavējoties dara zināmu uzņēmumam, kas iesniedz licences pieteikumu. Atteikumā norāda tā iemeslu.

3. Dalībvalstis nodrošina to, ka licencēšanas iestādes pieņemtos lēmumus var pārskatīt tiesā.

IV NODAĻA

MAKSAS PIEMĒROŠANA PAR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS IZMANTOŠANU UN DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS IEDALĪŠANA

1. IEDAĻA

Vispārējie Principi

26. pants

Efektīva infrastruktūras jaudas izmantošana

Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās ir ievēroti šajā direktīvā noteiktie principi, un tādējādi ļauj infrastruktūras pārvaldītājam laist pārdošanā un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu efektīvi un vislabākajā veidā.

27. pants

Tīkla pārskats

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar ieinteresētajām personām, sagatavo un publicē tīkla pārskatu, ko var iegūt samaksājot maksu, kas nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. Tīkla pārskatu publicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās. Tīkla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā infrastruktūras pārvaldītāja tīmekļa portālā un tam jābūt pieejamam ar parasta tīmekļa portāla starpniecību. Minēto tīmekļa portālu izveido infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji sadarbojoties saskaņā ar 37. un 40. pantu.

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes iekārtām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās iekārtās, vai norādīta tīmekļa vietne, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un – vajadzības gadījumā – groza.

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.

28. pants

Līgumi starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem

Ikviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, saskaņā ar publiskajām vai privāttiesībām slēdz nepieciešamos līgumus ar izmantojamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādus līgumus reglamentējošie noteikumi saskaņā ar šo direktīvu ir nediskriminējoši un pārredzami.

2. IEDAĻA

Maksa par Infrastruktūru un Pakalpojumiem

29. pants

Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana

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

Ievērojot minēto nosacījumu dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam.

Dalībvalstis nodrošina, lai tīkla pārskatā būtu norādīta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi, vai norādīta tīmekļa vietne, kurā ir publicēta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi.

Maksu par infrastruktūras izmantošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar ieviesto maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumiem.

Neskarot 4. pantā noteikto pārvaldības neatkarību un ja šīs tiesības ir skaidri paredzētas konstitucionālajās tiesībās līdz … (*), valsts parlamentam var būt tiesības izskatīt un vajadzības gadījumā pārskatīt infrastruktūras pārvaldītāja noteikto maksas apjomu. Jebkura šāda pārskatīšana nodrošina, lai maksas atbilstu šai direktīvai, izveidotajai maksāšanas sistēmai un maksāšanas noteikumiem.

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

(*) Divi gadi pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka izmantojot maksāšanas shēmu dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, tiek piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas un ka faktiski piemērojamā maksa atbilst tīkla pārskatā izklāstītajiem noteikumiem.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro pieteikuma iesniedzēju sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

30. pants

Infrastruktūras izmaksas un to grāmatvedības uzskaite

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

2. Neskarot dalībvalstu kompetences attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras plānošanu un finansēšanu un attiecīgos gadījumos neskarot budžeta gada pārskata principu, dalībvalstis nodrošina, lai starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju uz vismaz trīs gadu ilgu laikposmu tiktu noslēgta līgumiska vienošanās, kas atbilst vismaz V pielikumā izklāstītajiem pamatprincipiem un parametriem.

Dalībvalstis nodrošina, lai līgumiskās vienošanās, kas ir spēkā … (*), tiktu grozīti ar nolūku tos saskaņot ar šo direktīvu tos atjaunojot vai, vēlākais, līdz … (**).

3. Dalībvalstis īsteno 1. punktā minēto motivāciju ar 2. punktā minētās līgumiskās vienošanās starpniecību, vai arī ar regulatīviem pasākumiem, vai arī kombinējot – motīvu samazināt izmaksas nosakot līgumiskajā vienošanās un maksas līmeni – regulatīvos pasākumos.

4. Ja dalībvalsts ir nolēmusi 1. punktā minēto motivāciju īstenot ar regulatīviem pasākumiem, to pamatā ir sasniedzamo izmaksu samazinājuma izvērtējums. Tas neskar regulatīvās iestādes pilnvaras pārskatīt 56. pantā minētās maksas.

5. Par 2. punktā minētās līgumiskās vienošanās noteikumiem un infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru vienojas iepriekš, aptverot visu līguma darbības laiku.

6. Dalībvalstis nodrošina, lai pirms līgumiskās vienošanās parakstīšanas kompetentā iestāde un infrastruktūras pārvaldītājs informētu pieteikuma iesniedzējus un – pēc to pieprasījuma – iespējamos pieteikuma iesniedzējus un dotu tiem iespēju izteikt savu viedokli par līgumiskās vienošanās saturu. Līgumu publicē viena mēneša laikā no tā noslēgšanas.

Infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina līgumiskās vienošanās noteikumu un komercdarbības plāna konsekvenci.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji izveido un uztur savu un tādu īpašumu reģistru, par kuru pārvaldību tie ir atbildīgi; šādu reģistru izmantotu, lai novērtētu, kāds finansējums ir vajadzīgs to labošanai vai aizvietošanai. Tam pievieno ziņas par izdevumiem infrastruktūras atjaunošanai un modernizācijai.

8. Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā metodi izmaksu sadalījumam. Dalībvalstis var prasīt tās iepriekšēju apstiprināšanu. Minēto metodi laiku pa laikam atjaunina, pamatojoties uz vislabāko starptautisko praksi.

31. pants

Maksāšanas principi

1. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes iekārtu lietošanu maksā attiecīgi infrastruktūras pārvaldītājam un apkalpes iekārtu operatoram un izlieto, lai finansētu to uzņēmējdarbību.

2. Dalībvalstis prasa, lai infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes iekārtu operators regulatīvajai iestādei sniegtu visu vajadzīgo informāciju par piemēroto maksu, lai regulatīvā iestāde varētu veikt savas funkcijas, kas minētas 56. pantā. Šajā sakarā infrastruktūras pārvaldītājs un apkalpes iekārtu operators spēj pierādīt, ka maksa par infrastruktūru un pakalpojumiem, kas faktiski aprēķināta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, ievērojot 30. līdz 37. pantu, ir aprēķināta atbilstīgi metodoloģijai, noteikumiem un, attiecīgā gadījumā, ierobežojumiem, kas izklāstīti tīkla pārskatā.

3. Neskarot šā panta 4. vai 5. punktu vai 32. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes iekārtas, nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

Pirms … (***) Komisija pieņem pasākumus, kuros ir noteikta tādu izmaksu aprēķina metodoloģija, kas radušās tieši vilciena ekspluatācijas rezultātā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

Infrastruktūras pārvaldītājs var nolemt 4. punktā minētajai metodoloģijai pielāgoties pakāpeniski, ne ilgāk kā piecos gados pēc … (***).

4. Panta 3. punktā minētajā infrastruktūras maksā var ietvert maksājumu, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību kādā skaidri nosakāmā infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmos.

(*) Lūgums ievietot šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu.
(**) Trīs gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās.
(***) 36 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

5. Panta 3. punktā minēto infrastruktūras maksu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, kas radušās vilcienu satiksmes izraisītās ietekmes uz vidi dēļ. Jebkuras šādas izmaiņas diferencē atbilstīgi izraisītās ietekmes apjomam.

Pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, regulatīvo iestāžu un kompetento iestāžu gūto pieredzi un atzīstot pašreizējās trokšņa diferenciācijas shēmas, Komisija var pieņemt īstenošanas pasākumus sīkāk nosakot kārtību, kāda jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes izraisītajām izmaksām, tostarp piemērošanas ilgumu un ar kuriem ir dota iespēja, diferencējot infrastruktūras maksu, vajadzības gadījumā ņemt vērā skartās teritorijas jutīgumu, īpaši skarto iedzīvotāju daudzuma un tāda vilcienu sastāva ziņā, kas atstāj ietekmi uz trokšņa emisiju līmeni. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

Vides aizsardzības izmaksu iekasēšanu, kas rada kopējo ieņēmumu pieaugumu, kuru uzkrāj infrastruktūras pārvaldītājs, tomēr atļauj tikai tad, ja šāda maksa tiek piemērota kravu autopārvadājumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

Ja vides aizsardzības maksas piemērošana rada papildu ieņēmumus, tad dalībvalstis lemj, kā izmantot šos ieņēmumus.

Dalībvalstis nodrošina, lai tiktu saglabāta nepieciešamā informācija un lai varētu izsekot vides aizsardzības maksas izcelsmi un tās piemērošanu. Dalībvalstis pēc pieprasījuma šo informāciju sniedz Komisijai.

6. Lai izvairītos no nevēlamām nesamērīgām svārstībām, var ņemt 3., 4. un 5. punktā minētās maksas vidējo vērtību, to aprēķinot, pamatojoties uz vilcienu pārvadājumu pakalpojumu pienācīgu klāstu un laikposmiem. Infrastruktūras maksas relatīvo lielumu tomēr saista ar izmaksām, kas attiecināmas uz pakalpojumiem.

7. Maksa, ko piemēro par II pielikuma 2. punktā minēto sliežu ceļu piekļuvi apkalpes iekārtās to un par šādās iekārtās sniegtajiem pakalpojumiem, nepārsniedz to sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga peļņa.

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

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

10. To pakalpojumu sniegšanas iekārtas operators, kas minētas II pielikuma 2., 3. un 4. punktā, saskaņā ar 27. pantu sniedz infrastruktūras pārvaldītājam informāciju par maksām, kas jāiekļauj tīkla pārskatā, vai norāda tīmekļa vietni, kur šāda informācija elektroniskā formātā bez maksas ir pieejama.

32. pants

Izņēmumi no principiem attiecībā uz maksu

1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši starptautisko dzelzceļa pakalpojumu jomā. Maksas iekasēšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr nedrīkst liegt lietot infrastruktūru tādām tirgus daļām, kas spēj segt vismaz tās izmaksas, kas tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

Pirms dalībvalstis apstiprina šādu uzcenojumu piemērošanu, tās nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāji izvērtētu to nozīmi konkrētos tirgus segmentos, ņemot vērā vismaz tos aspektus, kas uzskaitīti VI pielikuma 1. punktā, un no aspektu pāra izvēloties atbilstošo. Infrastruktūras pārvaldītāju norādīto tirgus segmentu sarakstā ir vismaz šādi trīs segmenti: kravu pārvadājumu pakalpojumi, pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar publisku pakalpojumu līgumu, un citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Infrastruktūras pārvaldītāji var tirgus segmentus nodalīt sīkāk – pēc pārvadātajām precēm un pasažieriem.

Jānosaka ir arī tie tirgus segmenti, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dotajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus laikposmā, kurā ir spēkā maksas iekasēšanas sistēma. Infrastruktūras pārvaldītājs attiecībā uz minētajiem tirgus segmentiem maksas iekasēšanas sistēmā neiekļauj uzcenojumus.

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

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

3. Attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem nākotnē, vai konkrētiem ieguldījumu projektiem, kas ir pabeigti pēc 1988. gada, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz šādu projektu ilgtermiņa izmaksām, ja tie palielina efektivitāti vai izmaksu lietderību, vai abus, un ja tos citādi nevar vai nevarētu īstenot. Šādā maksas iekasēšanas kārtībā var ietvert arī vienošanos par dalītu tā riska uzņemšanos, kas saistīts ar jaunajiem ieguldījumiem.

4. Infrastruktūras izmantošanas maksas var būt diferencēti, lai stimulētu vilcienu aprīkošanu ar Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmu (*ETCS*) atbilstīgi versijai, kas pieņemta ar Komisijas Lēmumu 2008/386/EK ([1]) un turpmākajām versijām.

Pēc ietekmes novērtējuma, Komisija var pieņemt pasākumus sīkāk nosakot kārtību, kāda jāievēro piemērojot infrastruktūras izmantošanas maksas diferenciāciju, tostarp tās piemērošanas ilgumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.

5. Lai nepieļautu diskrimināciju, nodrošina, ka jebkura infrastruktūras pārvaldītāja vidējā maksa un robežmaksa par līdzvērtīgiem tā infrastruktūras izmantošanas veidiem ir salīdzināma un ka vienādiem pakalpojumiem vienā un tajā pašā tirgus daļā piemēro vienādu maksu. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā uzrāda, ka maksas iekasēšanas sistēma atbilst šīm prasībām, ciktāl to ir iespējams izdarīt, neizpaužot konfidenciālu, ar uzņēmējdarbību saistītu informāciju.

6. Ja infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus šā panta 1. punktā minētās maksas iekasēšanas sistēmas elementus, tas tos dara zināmus atklātībai vismaz trīs mēnešus pirms saskaņā ar 27. panta 4. punktu noteiktā tīkla pārskata publicēšanas termiņa.

33. pants

Atlaides

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

2. Izņemot 3. punktu, atlaides nav lielākas par infrastruktūras pārvaldītājam radušos administratīvo izmaksu faktisko ietaupījumu. Nosakot atlaides lielumu, nevar ņemt vērā izmaksu ietaupījumu, kas jau ir ietverts piemērojamā maksā.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest visiem infrastruktūras lietotājiem pieejamas atlaižu sistēmas attiecībā uz konkrētām satiksmes plūsmām, paredzot atlaides, ko piemēro noteiktā laikposmā, lai veicinātu jaunu dzelzceļa pakalpojumu attīstību, vai atlaides, ar kuru palīdzību rosina nepietiekami izmantotu līniju izmantošanu.

4. Atlaides var attiekties tikai uz maksu, ko piemēro konkrētai infrastruktūras daļai.

5. Līdzīgiem pakalpojumiem piemēro līdzīgas atlaižu sistēmas. Atlaižu sistēmas bez diskriminācijas piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

34. pants

Kompensācijas shēmas par nesamaksātām vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksām

1. Dalībvalstis uz noteiktu laiku par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu var piemērot kompensācijas shēmu, lai atlīdzinātu konkurējošo transporta veidu pierādāmas nesamaksātās vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksas, ciktāl šīs izmaksas pārsniedz tām pielīdzināmās izmaksas, kas radušās dzelzceļam.

2. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas saņem kompensāciju, ir ekskluzīvas tiesības, līdzās kompensācijai nodrošina pielīdzināmus ieguvumus arī lietotājiem.

3. Izmantotā metodoloģija un veiktie aprēķini ir publiski pieejami. Jo īpaši pastāv iespēja uzrādīt konkrētās neiekasētās izmaksas, no kurām izvairījusies konkurējošā transporta infrastruktūra, un nodrošināt, ka uzņēmumi kompensācijas shēmā piedalās ar nediskriminējošiem noteikumiem.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka shēma ir saderīga ar Līguma 93., 107. un 108. pantu.

35. pants

Darbības uzlabošanas shēma

1. Ar infrastruktūras izmantošanas maksas shēmām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītāju mudina līdz minimumam samazināt traucējumus un uzlabot dzelzceļu tīkla darbību, izmantojot darbības uzlabošanas shēmu. Tas var ietvert sankcijas par rīcību, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas uzņēmumiem, kas cieš no traucējumiem, un prēmijas, ar kurām atalgo darbību, kas ir labāka par plānoto.

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

2. Darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipus, kas uzskaitīti VI pielikuma 2. punktā, piemēro visā tīklā.

3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētus aktus par grozījumiem VI pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā. Tādējādi VI pielikuma 2. punkta c) apakšpunktu var grozīt, ņemot vērā dzelzceļa tirgus attīstību un pieredzi, ko guvušas 55. pantā minētās regulatīvās iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Ar šādiem grozījumiem kavējumu kategorijas tiek pielāgotas nozarē izstrādātajai paraugpraksei.

36. pants

Maksa par rezervēšanu

Infrastruktūras pārvaldītāji var piemērot attiecīgu maksu par jaudu, kas ir iedalīta, taču netiek izmantota. Minētā maksa stimulē efektīvu jaudas izmantošanu. Šo maksu sedz vai nu pieteikuma iesniedzējs, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas izraudzīts saskaņā ar 41. panta 1. punktu.

Infrastruktūras pārvaldītājs vienmēr ir gatavs informēt jebkuru ieinteresētu personu par infrastruktūras jaudu, kas jau ir iedalīta lietotājiem – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

37. pants

Sadarbība saistībā ar maksas iekasēšanas sistēmām vairāk nekā vienā tīklā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai dotu iespēju piemērot efektīvas maksāšanas shēmas, un apvienotos, lai koordinētu maksas iekasēšanu vai iekasētu maksu par vilcienu pakalpojumu darbību, kas skar vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas infrastruktūras tīklu Savienībā. Infrastruktūras pārvaldītāji īpaši tiecas garantēt starptautisko dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu optimālu konkurētspēju un nodrošināt efektīvu dzelzceļa tīklu izmantošanu. Tālab tie izstrādā piemērotas procedūras, ievērojot šajā direktīvā izklāstītos noteikumus.

2. Šā panta 1. punkta nolūkos dalībvalstis nodrošina infrastruktūras pārvaldītāju sadarbību, kuras mērķis ir dot iespēju iekasēt 32. pantā minētos uzcenojumus un efektīvi piemērot 35. pantā minētās darbības uzlabošanas shēmas, ja satiksme šķērso vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas tīklu Savienībā.

3. IEDAĻA

Infrastruktūras Jaudas Iedalīšana

38. pants

Ar jaudu saistītās tiesības

1. Infrastruktūras jaudu iedala infrastruktūras pārvaldītājs. Pēc tās iedalīšanas pieteikuma iesniedzējam jaudas saņēmējs to nenodod citam uzņēmumam vai dienestam. Jebkāda tirdzniecība ar infrastruktūras jaudu ir aizliegta, un tās iznākums ir jaudas turpmāka nepiešķiršana.

Jaudas izmantošanu, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic tāda pieteikuma iesniedzēja uzdevumā, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, neuzskata par jaudas nodošanu.

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

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

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

4. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai veiktu starptautisku pasažieru pārvadājumu, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes. Lai tās būtu spējīgas novērtēt, vai starptautiskā pakalpojuma mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, un kāda ir iespējamā ekonomiskā ietekme uz esošajiem publiskiem pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai tiktu informētasvisas kompetentās iestādes, kas piešķirušas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attiecīgajā maršrutā, kas noteikts publiskā pakalpojumu līgumā, jebkuras citas ieinteresētas kompetentas iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno publisko pakalpojumu līgumu minētajā starptautiskā pasažieru pārvadājuma pakalpojumu maršrutā.

39. pants

Jaudas iedalīšana

1. Dalībvalstis var noteikt vispārīguinfrastruktūras jaudas iedalīšanas noteikumu kopumu, ievērojot 4. pantā noteikto nosacījumu par pārvaldības neatkarību. Tiek paredzēti konkrēti jaudas iedalīšanas noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas iedalīšanu. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu iedala taisnīgi un bez diskriminācijas, un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

40. pants

Sadarbība, iedalot infrastruktūras jaudu vairāk nekā vienā tīklā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai būtu iespējama efektīva tādas infrastruktūras jaudas radīšana un iedalīšana, kas attiecas uz vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas tīklu Savienībā, tostarp sadarbība notiek saskaņā ar 42. pantā minētajām pamata vienošanām. Infrastruktūras pārvaldītāji iedibina attiecīgas procedūras, ievērojot šajā direktīvā izklāstītos noteikumus, un attiecīgi organizē vilcienu ceļus, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu.

Dalībvalstis nodrošina, ka to infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par jaudas iedalīšanu ietekmē citus infrastruktūras pārvaldītājus, sadarbojas, lai koordinētu vai veiktu visas attiecīgās infrastruktūras jaudas iedalīšanu starptautiskā līmenī, neskarot Savienības tiesību aktos ietvertos konkrētos noteikumus par tīkliem, kas orientēti uz dzelzceļa kravas pārvadājumiem. Šajās procedūrās var tikt iesaistīti attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji no trešām valstīm.

2. Komisiju informē par galvenajām sanāksmēm, kurās izstrādā infrastruktūras iedalīšanas kopīgos principus un praksi, un uzaicina piedalīties šajās sanāksmēs novērotāja statusā. Lai regulatīvās iestādes varētu veikt regulatīvo uzraudzību saskaņā ar 56. pantu, tās saņem pietiekamu informāciju par infrastruktūras iedalīšanas kopīgajiem principiem un praksi, kā arī informāciju no iedalīšanas sistēmām, kas pamatojas uz informācijas tehnoloģijām.

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

4. Šā panta 1. punktā minētās sadarbības dalībnieki nodrošina, ka tās dalībnieku saraksts, darbības metodes un visi attiecīgie kritēriji, kurus izmanto infrastruktūras jaudas novērtēšanai un iedalīšanai, ir publiski pieejami.

5. Sadarbojoties, kā minēts 1. punktā, infrastruktūras pārvaldītāji novērtē vajadzību un var attiecīgā gadījumā ierosināt un organizēt starptautiskus vilcienu ceļus, lai veicinātu kravas pārvadājumus, par kuriem iesniegti 48. pantā minētie *ad* hoc pieprasījumi.

Šādus iepriekš sagatavotus starptautiskus vilcienu ceļus dara pieejamus pieteikuma iesniedzējiem ar kāda no dalībnieku – infrastruktūras pārvaldītāju – starpniecību.

41. pants

Pieteikuma iesniedzēji

1. Infrastruktūras jaudas pieprasījumus var iesniegt pieteikuma iesniedzēji. Lai izmantotu šādu infrastruktūras jaudu, pieteikuma iesniedzēji izraugās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, lai tas saskaņā ar 28. pantu noslēgtu līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Tas neskar pieteikuma iesniedzēju tiesības noslēgt līgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 44. panta 1. punktu.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pieteikuma iesniedzējiem var noteikt prasības, lai nodrošinātu, ka tiek garantēti tā likumīgi sagaidāmie ienākumi nākotnē un infrastruktūras izmantošana. Šādas prasības ir piemērotas, pārredzamas un nediskriminējošas. Tās ir precizētas tīkla pārskatā, kā minēts IV pielikuma 3. punkta b) apakšpunktā. Tajās var ietvert tikai prasību par finanšu garantijas sniegšanu, kas nepārsniedz attiecīgu lielumu, kurš ir proporcionāls pieteikuma iesniedzēja paredzētās aktivitātes pakāpei, un par apliecinājuma sniegšanu par savu spēju sagatavot infrastruktūras jaudai atbilstīgus piedāvājumus.

3. Pirms … (*) Komisija pieņem īstenošanas pasākumus, detalizēti nosakot kritērijus, kas jāievēro, piemērojot 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus, pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

42. pants

Pamata vienošanās

1. Neskarot Līguma 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikuma iesniedzējs var noslēgt pamata vienošanos. Šāda pamata vienošanās konkretizē pieteikuma iesniedzēja pieprasītās un tam piedāvātās infrastruktūras jaudas raksturlielumus laikposmā, kas pārsniedz viena kustības grafika spēkā esamības ilgumu.

Pamata vienošanās detalizēti neraksturo vilcienu ceļu, bet tā ir tāda, kas apmierina pieteikuma iesniedzēja likumīgās komerciālās vajadzības. Dalībvalsts var prasīt, lai šādu pamata vienošanos vispirms apstiprinātu regulatīvā iestāde, kas minēta šīs direktīvas 55. pantā.

2. Pamata vienošanās nav tādas, kas liedz citiem pieteikuma iesniedzējiem vai dienestiem izmantot attiecīgo infrastruktūru.

3. Pamata vienošanās ļauj veikt tās noteikumu grozījumus vai ierobežojumus, lai varētu labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru.

4. Pamata vienošanās var paredzēt sankcijas gadījumiem, ja būtu vajadzīgs pārveidot vai izbeigt vienošanos.

5. Pamata vienošanās parasti slēdz uz pieciem gadiem, un tās var ikreiz atjaunot uz laikposmu, kas vienāds ar sākotnējo. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laikposmam. Jebkuru laikposmu, kas ir ilgāks par pieciem gadiem, pamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.

(*) 36 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

6. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 49. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgi lieli un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pieteikuma iesniedzējs pienācīgi pamato, pamata vienošanās var slēgt uz 15 gadiem. Laikposms, kas ilgāks par 15 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, piemēram, liela mēroga ilgtermiņa ieguldījuma gadījumā, un jo īpaši, ja uz šādu ieguldījumu attiecas līgumsaistības, tostarp daudzgadu amortizācijas plāns.

Šādos īpašos gadījumos pamata vienošanās var sīki noteikt jaudas raksturlielumus, kas pieteikuma iesniedzējam jānodrošina pamata vienošanās darbības laikā. Minetie raksturlielumi var ietvert arī biežumu, apjomu un vilcienu ceļu kvalitāti. Infrastruktūras pārvaldītājs var samazināt rezervēto jaudu, kas vismaz vienu mēnesi ir tikusi izmantota mazāk par 52. pantā paredzēto robežkvotu.

Sākot no 2010. gada 1. janvāra, var noslēgt sākotnēju pamata vienošanos uz 5 gadiem, ko var atjaunot vienu reizi, pamatojoties uz jaudas raksturlielumiem, kurus izmanto pieteikuma iesniedzēji, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus pirms 2010. gada 1. janvāra, lai ņemtu vērā specializētus ieguldījumus vai komerciālu līgumu esamību. Direktīvas 55. pantā minētā regulatīvā iestāde ir atbildīga par atļaujas sniegšanu, lai šāda vienošanās stātos spēkā.

7. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkuras pamata vienošanās vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētai personai.

8. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētās darba grupas darbību, Komisija var pieņemt pasākumus, ar kuriem precizē procedūru un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņemt saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

43. pants

Iedalīšanas grafiks

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

2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 60. pantu pieņemt deleģētus aktus par konkrētiem grozījumiem VII pielikumā. Tādējādi pēc apspriešanās ar visiem infrastruktūras pārvaldītājiem VII pielikumu var grozīt, lai ņemtu vērā iedalīšanas procesa ekspluatācijas apsvērumus. Minēto grozījumu pamatā ir tas, kas, ņemot vērā pieredzi, ir vajadzīgs, lai nodrošinātu efektīvu iedalīšanas procesu un atainotu infrastruktūras pārvaldītāju bažas, kas saistītas ar ekspluatāciju.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs vienojas ar pārējiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kurus starptautiskos vilcienu ceļus iekļaut kustības grafikā, pirms tiek sākta apspriešanās par kustības grafika uzmetumu. Korekcijas veic vienīgi tad, ja tas ir noteikti nepieciešams.

44. pants

Piemērošana

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

2. Pieprasījumi attiecībā uz parasto kustības grafiku atbilst VII pielikumā norādītajiem termiņiem.

3. Pieteikuma iesniedzējs, kas ir pamata vienošanās puse, savu pieprasījumu iesniedz saskaņā ar minēto vienošanos.

4. Attiecībā uz vilcienu ceļiem, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pieteikuma iesniedzēji var iesniegt pieprasījumu vienas pieturas aģentūrā, kas ir vai nu infrastruktūras pārvaldītāju izveidota kopīga iestāde, vai viens infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir saistīts ar konkrēto vilcienu ceļu. Minētajam infrastruktūras pārvaldītājam tiek atļauts rīkoties pieteikuma iesniedzēja vārdā, lai pieprasītu jaudu no citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Šī prasība neskar Regulu (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem [1].

45. pants

Kustības grafika plānošana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, apmierina visus pieprasījumus pēc infrastruktūras jaudas, ieskaitot pieprasījumus pēc vilcienu ceļiem, kas skar vairāk nekā vienu tīklu, un, ciktāl iespējams, ņem vērā visus pieteikuma iesniedzējiem uzliktos ierobežojumus, tostarp to ekonomisko ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju uzņēmējdarbību.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs, plānojot un koordinējot kustības grafiku, var dot priekšroku kādiem konkrētiem pakalpojumiem, bet tikai tā, kā norādīts 47. un 49. pantā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika uzmetumu un atvēl vismaz vienu mēnesi, lai tās darītu zināmu savu viedokli. Ieinteresētās personas ietver visas personas, kas ir pieprasījušas infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju sniegt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus kustības grafika spēkā esamības laikā.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.

[1] OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

46. pants

Koordinēšana

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs 45. pantā minētās kustības grafika plānošanas laikā sastopas ar pretrunīgiem pieprasījumiem, tad tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt visu prasību iespējami labāku savienošanu.

2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas domstarpības. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā sniegtu, bezmaksas informāciju rakstiskā vai elektroniskā formā:

a) visu citu pieteikuma iesniedzēju pieprasītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos;

b) visiem citiem pieteikuma iesniedzējiem tajos pašos maršrutos pagaidām iedalītie vilcienu ceļi;

c) alternatīvi vilcienu ceļi, kas attiecīgajos maršrutos tiek piedāvāti saskaņā ar 2. punktu;

d) pilnīga informācija par kritērijiem, kas izmantoti jaudas iedalīšanas procesā.

Saskaņā ar 39. panta 2. punktu minēto informāciju sniedz, neizpaužot citu pieteikuma iesniedzēju identitāti, ja vien attiecīgie pieteikuma iesniedzēji nav piekrituši šādai izpaušanai.

4. Koordinēšanu reglamentējošos principus norāda tīkla pārskatā. Tajos jo īpaši atspoguļo starptautisko vilcienu ceļu sagatavošanas sarežģītību un sekas, ko attiecīgas izmaiņas var radīt citiem infrastruktūras pārvaldītājiem.

5. Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus.

6. Neskarot pastāvošās apelācijas procedūras un 56. pantu, infrastruktūras jaudas iedalīšanu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai tūlīt atrisinātu šādas domstarpības. Šo sistēmu norāda tīkla pārskatā. Ja piemēro šo sistēmu, lēmumu pieņem 10 darba dienu laikā.

47. pants

Pārslogota infrastruktūra

1. Ja pēc pieprasīto vilcienu ceļu koordinēšanas un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus, tad infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota. To dara arī attiecībā uz infrastruktūru, kurā tuvākajā laikā ir gaidāma jaudas nepietiekamība.

2. Ja infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic 50. pantā paredzēto jaudas analīzi, ja vien jau netiek īstenots 51. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns.

3. Ja nav piemērota maksa saskaņā ar 31. panta 6. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var papildus piemērot prioritārās secības kritērijus.

4. Prioritārās secības kritērijos ņem vērā pakalpojuma sabiedrisko nozīmību salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams.

Lai šajā sakarā garantētu pienācīgu transporta pakalpojumu attīstību, jo īpaši lai izpildītu prasības attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem vai veicinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību, dalībvalstis var veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nediskriminējošos apstākļos nodrošinātu, ka šādiem pakalpojumiem dod priekšroku, iedalot infrastruktūras jaudu.

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

Minētie pasākumi un minētā kompensācija ietver to šā izņēmuma seku ievērošanu, kuras rodas citās dalībvalstīs.

5. Nosakot prioritārās secības kritērijus, pienācīgi izvērtē kravu pārvadājumu pakalpojumu un jo īpaši starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu nozīmīgumu.

6. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamos kritērijus norāda tīkla pārskatā.

48. pants

Ad hoc pieprasījumi

1. Infrastruktūras pārvaldītājs atbild uz *ad hoc* pieprasījumiem par atsevišķiem vilcienu ceļiem, cik drīz vien iespējams un jebkurā gadījumā – piecu darba dienu laikā. Informāciju par pieejamo neizmantoto jaudu dara pieejamu visiem pieteikuma iesniedzējiem, kas varētu vēlēties šo jaudu izmantot.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji attiecīgā gadījumā izvērtē vajadzību apstiprinātā kustības grafika spēkā esamības laikā saglabāt pieejamu rezerves jaudu, lai varētu ātri reaģēt uz paredzamiem *ad hoc* jaudas pieprasījumiem. Šo principu piemēro arī pārslogotas infrastruktūras gadījumos.

49. pants

Specializētā infrastruktūra

1. Neskarot 2. punktu, infrastruktūras jaudu uzskata par pieejamu izmantošanai visu to veidu pakalpojumu sniegšanai, kas atbilst vilcienu ceļa darbībai nepieciešamajiem parametriem.

2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti, tad infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var izraudzīties konkrētu infrastruktūru, paredzot to konkrēta veida satiksmei. Neskarot Līguma 101., 102. un 106. pantu, ja notikusi šāda izvēle, tad infrastruktūras pārvaldītājs, iedalot infrastruktūras jaudu, var dot priekšroku šim satiksmes veidam.

Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama.

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

50. pants

Jaudas analīze

1. Jaudas analīzes mērķis ir konstatēt infrastruktūras jaudas ierobežojumus, kas neļauj pienācīgi apmierināt jaudas pieprasījumus, un ierosināt, ar kādām metodēm varētu apmierināt papildu pieprasījumus. Jaudas analīzē norāda pārslogotības iemeslus un pasākumus, ko varētu veikt, lai mazinātu pārslogotību īsā un vidēji ilgā laikposmā.

2. Jaudas analīzē aplūko infrastruktūru, tās darbību, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu šo faktoru ietekmi uz infrastruktūras jaudu. Iespējamie pasākumi ietver, jo īpaši maršrutu maiņu, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu un infrastruktūras uzlabojumus.

3. Jaudas analīzi pabeidz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu.

51. pants

Jaudas palielināšanas plāns

1. Sešu mēnešu laikā pēc jaudas analīzes pabeigšanas infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas palielināšanas plānu.

2. Jaudas palielināšanas plānu izstrādā pēc apspriešanās ar attiecīgās pārslogotās infrastruktūras lietotājiem.

Tajā norāda:

a) pārslogotības iemeslus;

b) iespējamo satiksmes attīstību nākotnē;

c) infrastruktūras attīstības ierobežojumus;

d) jaudas palielināšanas iespējas un izmaksas, ieskaitot iespējamas piekļuves maksas izmaiņas.

Pamatojoties uz norādīto iespējamo pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, tajā nosaka arī darbības, kas jāveic, lai palielinātu infrastruktūras jaudu, un iekļauj īstenošanas pasākumu grafiku.

Plānam var būt iepriekš jāsaņem dalībvalsts apstiprinājums.

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

a) nav izstrādāts jaudas palielināšanas plāns; vai

b) netiek pildītas jaudas palielināšanas plānā ietvertās darbības.

Tomēr infrastruktūras pārvaldītājs ar 55. pantā minētās regulatīvās iestādes atļauju var turpināt minētās maksas piemērošanu, ja:

a) jaudas palielināšanas plānu nav iespējams izpildīt tādu iemeslu dēļ, ko pārvaldītājs nevar ietekmēt; vai

b) pieejamās iespējas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

52. pants

Vilcienu ceļu izmantošana

1. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā konkretizē nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas iedalīšanas prioritātes, tas ņems vērā vilcienu ceļu iepriekšējo noslogotību.

2. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā, jo īpaši, infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa tāda vilcienu ceļa atsaukšanu, kas vismaz vienu mēnesi ir ticis izmantots mazāk par robežkvotu, kas nosakāma tīkla pārskatā, ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuri nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevar ietekmēt.

53. pants

Infrastruktūras jauda apkopes darbiem

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

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

3. Infrastruktūras pārvaldītājs cik drīz vien iespējams, informē ieinteresētās personas par to, ka neplānotu apkopes darbu dēļ infrastruktūras jauda nav pieejama.

54. pants

Traucējumu gadījumā veicamie īpašie pasākumi

1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās iestādes, kas jāinformē par nopietniem negadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem.

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

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

3. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistītos drošības standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un pārraudzībā, kas attiecas uz uzņēmumu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem.

4. IEDAĻA

Regulatīvā Iestāde

55. pants

Regulatīvā iestāde

1. Katra dalībvalsts izveido vienu valsts regulatīvo iestādi dzelzceļa nozarē. Neskarot 2. punktu, šī iestāde ir atsevišķa institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas privātas vai valsts struktūras. Tā arī savā uzbūvē, finansējuma saņemšanā, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās iestādes, iestādes, kas veic sadalījumu, vai pieteikuma iesniedzēja. Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta publisku pakalpojumu līgumu piešķiršanā.

2. Dalībvalstis var izveidot regulatīvās iestādes, kuru kompetencē ir vairākas regulētas nozares, ja šīs integrētās regulatīvās iestādes atbilst 1. punktā izklāstītajām prasībām par neatkarību. Dzelzceļa nozares regulatīvo iestādi var arī organizatoriski apvienot ar valsts konkurences iestādi, kas minēta 11. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 101. un 102. pantā [1], ar drošības iestādi, kas izveidota saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos [2], vai ar šīs direktīvas III iedaļā minēto licencēšanas iestādi, ja apvienotā iestāde atbilst 1. punktā minētajām neatkarības prasībām.

3. Dalībvalstis nodrošina, lai regulatīvās iestādes personāla komplektēšana un iestādes pārvaldība būtu tāda, kas garantē tās neatkarību. Tās it īpaši nodrošina, lai personas, kas ir atbildīgas par lēmumiem, ko pieņem regulatīvā iestāde saskaņā ar 56. pantu, piemēram, valdes locekļi, atbilstīgā gadījumā, pildot regulatīvās iestādes amata pienākumus, rīkotos neatkarīgi no jebkādām tirgus interesēm, kas saistītas ar dzelzceļa nozari, un tādējādi tiem nebūtu nebkādu interešu vai uzņēmējdarbības attiecību ar jebkuru no regulētajiem uzņēmumiem vai struktūrām, un tie necenstos saņemt norādes no kādas valdības vai citas publiskas vai privātas struktūras.

Personām, kas ir atbildīgas par lēmumiem, kurus pieņem regulatīvā iestāde saskaņā ar 56. pantu, ir visas tiesības pieņemt darbā un vadīt regulatīvās iestādes personālu.

[1] OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.
Redakcionāla piezīme: Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 nosaukums ir ticis pielāgots, lai ņemtu vērā Līguma par Eiropas Kopienas dibināšanas līguma pantu jaunos numurus, saskaņā ar Lisabonas līguma 5. pantu; sākotnējā atsauce bija – Līguma 81. un 82. pants.

[2] OV L 164, 30.4.2004., 29. lpp.

56. pants

Regulatīvās iestādes funkcijas

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

a) tīkla pārskatu tā previzoriskā un galīgā variantā;

b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;

c) jaudas iedalīšanu un tās iznākumu;

d) maksas iekasēšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;

f) piekļuves kārtībai saskaņā ar 10., 11., 12 un 13. pantu;

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

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

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

4. Regulatīvajai iestādei ir organizatoriskās spējas, kas vajadzīgas tās funkciju veikšanai.

5. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs nodaļas prasības.

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

Pieprasīto informāciju sniedz bez liekas kavēšanās. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp sodanaudām, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā iestāde pieprasa saistībā ar tās apelācijas funkciju un tās konkurences pārraudzības funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

7. Regulatīvā iestāde ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc visas tās informācijas saņemšanas, kas attiecas uz jebkuru sūdzību, pieņem lēmumu un rīkojas, lai stāvokli uzlabotu. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu nevēlamas tendences šajos tirgos, it sevišķi atsaucoties uz 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu.

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

Ja tiek iesniegta apelācija par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozīšanu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem.

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

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

10. Regulatīvajai iestādei ir tiesības veikt infrastruktūras pārvaldītāju, apkalpes iekārtu operatoru un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības uzskaites nošķiršanu. Šajā ziņā regulatīvajai

iestādei ir tiesības pieprasīt visu vajadzīgo informāciju. It īpaši regulatīvajai iestādei ir pilnvaras pieprasīt no infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes iekārtu operatoriem un visiem uzņēmumiem vai citām organizācijām, kas veic vai integrē dažādu veidu dzelzceļa pārvadājumus vai infrastruktūras pārvaldību, kā minēts 6. panta 1. un 2. punktā un 13. pantā, iesniegt pilnīgu vai daļēju grāmatvedības uzskaites informāciju, kas ir izklāstīta VIII pielikuma sarakstā, tik pietiekami detalizētā līmenī, kāds ir uzskatāms par vajadzīgu un samērīgu.

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

11. Attiecībā uz grozījumiem VIII pielikumā Komisiju pilnvaro pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 60. pantu. Tādējādi VIII pielikumu var grozīt, lai to pielāgotu grāmatvedības un uzraudzības prakses attīstībai un/vai lai to papildinātu ar papildu elementiem, kas vajadzīgi, lai pārliecinātos par atsevišķu grāmatvedības uzskaiti.

57. pants

Regulatīvo iestāžu sadarbība

1. Regulatīvās iestādes apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi un citādi sadarbojas, lai visā Savienībā koordinētu savu lēmumu pieņemšanu. Šajā nolūkā tās iesaistās un kopīgi strādā darba grupā, kuras sanāksmes notiek regulāri. Lai nodrošinātu rosīgu attiecīgo regulatīvo iestāžu sadarbību, Komisija tām palīdz veikt šo uzdevumu.

2. Regulatīvās iestādes cieši sadarbojas, tostarp veicot darba pasākumus, ar mērķi sniegt savstarpēju palīdzību to tirgus novērošanas uzdevumu veikšanā un sūdzību izskatīšanā vai izmeklēšanās.

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

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

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

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

7. Regulatīvās iestādes izstrādā kopīgus principus un praksi lēmumu pieņemšanai, kas ietilpst to pilnvarās saskaņā ar šo direktīvu. Balstoties uz regulatīvo iestāžu pieredzi un 1. punktā minētās darba grupas darbību un ja ir jānodrošina efektīva regulatīvo iestāžu sadarbība, Komisija var pieņemt pasākumus, ar ko nosaka šādus kopīgus principus un praksi. Šos īstenošanas tiesību aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

8. Regulatīvās iestādes pārskata lēmumus un praksi saistībā ar 37. pantā un 40. panta 1. punktā minētajām infrastruktūras pārvaldītāju apvienībām, kas īsteno šīs direktīvas noteikumus vai citādi veicina starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

58. pants

Publiskā iepirkuma noteikumi

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

59. pants

Izņēmumi

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

a) nav jāuztic neatkarīgai iestādei funkcijas, kas nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, kā noteikts 7. panta 1. punkta pirmajā daļā, ciktāl minētais pants uzliek

[1] OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.

dalībvalstīm pienākumu izveidot neatkarīgas iestādes, kuras pildītu 7. panta 2. punktā noteiktos uzdevumus;

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

2. Ja vairāk nekā viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas licencēts saskaņā ar 17. pantu, vai – Īrijas un Ziemeļīrijas gadījumā – dzelzceļa uzņēmējsabiedrība, kas šādi ir licencēta citur, iesniedz oficiālu pieteikumu konkurējošu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai uz Īriju vai Ziemeļīriju vai no tām, vai to iekšienē, par šā izņēmuma turpmāku spēkā esamību lemj saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

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

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

3. Direktīvas 1. punktā minētā izņēmuma spēkā esamību var pagarināt uz laika posmiem, kuru ilgums nepārsniedz piecus gadus. Ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms izņēmuma spēkā esamības beigām dalībvalsts, uz kuru attiecas minētais izņēmums, var lūgt Komisiju pagarināt tā spēkā esamības ilgumu. Ikviens šāds lūgums ir pamatots. Komisija izskata šādu lūgumu un pieņem lēmumu saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru. Minēto procedūru piemēro attiecībā uz visiem lēmumiem, kas saistīti ar minēto lūgumu.

Pieņemot lēmumu, Komisija ņem vērā ģeopolitiskā stāvokļa attīstību un tirgus attīstību dzelzceļa pakalpojumu jomā no dalībvalsts, kas lūgusi pagarināt izņēmuma nosacījumu spēkā esamības ilgumu, uz šo dalībvalsti un tās iekšienē.

60. pants

Deleģēšanas īstenošana

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

2. Pilnvaras pieņemt direktīvas 20. pantā, 35. panta 3. punktā, 43. panta 2. punktā un 56. panta 11. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no … (*). Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tada paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 20. pantā, 35. panta 3. punktā, 43. panta 2. punktā un 56. panta 11. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 20. pantu, 35. panta 3. punktu, 43. panta 2. punktu un 56. panta 11. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laika posmu pagarina par diviem mēnešiem.

61. pants

Piemērošanas pasākumi

Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izvērtē konkrētus pasākumus, ko valstu iestādes pieņēmušas attiecībā uz šīs direktīvas piemērošanu, par dzelzceļa infrastruktūras un pakalpojumu piekļuves nosacījumiem, dzelzceļa uzņēmumu licencēšanu, infrastruktūras maksām un jaudas iedalīšanu 12 mēnešos pēc minēto pasākumu pieņemšanas. Četros mēnešos no šāda lūguma saņemšanas Komisija saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto procedūru lemj, vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu.

(*) Lūgums ievietot šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu.

62. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu.

63. pants

Ziņojums

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

Šajā ziņojumā arī izvērtē tirgus attīstību, tostarp sagatavošanās darbu stāvokli turpmākai dzelzceļa tirgus atvēršanai. Komisija šajā ziņojumā analizē dažādus šā tirgus organizācijas veidus un šīs direktīvas ietekmi uz publiskiem pakalpojumu līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisija ņem vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošanu un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tīklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisija šajā ziņojumā vajadzības gadījumā ierosina papildu likumdošanas pasākumus, lai veicinātu jebkādu šādu tirgu atvēršanu, un novērtē jebkādu šādu pasākumu ietekmi.

64. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai ievērotu šo direktīvu, tostarp attiecībā uz to, kā prasības izpilda uzņēmumi, operatori, pieteikuma iesniedzēji, iestādes un citas attiecīgas struktūras, līdz … (*). Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

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

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

Direktīvas 55. panta 1. punktu piemēro no … (**).

Pienākums transponēt un ieviest šīs direktīvas II un IV nodaļu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

65. pants

Atcelšana

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

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

66. pants

Stāšanās spēkā

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

67. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

…,

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

(*) 36 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

(**) 60 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

(***) Lūgums ievietot šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu.

I PIELIKUMS

DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS ELEMENTU SARAKSTS

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

— zemes platība,

— dzelzceļa stigas un ceļa pamatne, piemēram, uzbērumi, iecirtumi, drenāžas notekas un grāvji, mūrētas tranšejas, caurtekas, apšuvuma mūri, augi uzbērumu slīpuma aizsardzībai u. tml.; pasažieru un kravu platformas, tostarp pasažieru dzelzceļa stacijās un kravu terminālos; ceļa nomales un gājēju celiņi; nožogojumi, dzīvžogi, žogi; ugunsdrošības joslas; pārmiju sildierīces; pārbrauktuves u. tml.; sniega aizsargvairogi,

— inženierbūves: tilti, caurtekas un citi ceļa pārvadi, tuneļi, segti iecirtumi un apakšzemes pārejas; aizsargvaļņi un aizsargkonstrukcijas pret lavīnām, akmeņu nogruvumiem u. tml.,

— dzelzceļa pārbrauktuves, ieskaitot ceļu satiksmes drošības ierīces,

— dzelzceļa virszemes konstrukcijas, piemēram: sliedes, rievsliedes un pretsliedes; gulšņi un gareniskie spraišļi, sīkas ietaises sliežu savienošanai, balasts, ieskaitot akmens šķembas un smiltis; pārmijas, pārbrauktuves u. tml.; griezuļi un pārvietojamās platformas (izņemot tās, kas paredzētas tikai lokomotīvēm),

— piekļuves ceļi pasažieriem un kravām, ieskaitot pievedceļus,

— drošības, signalizācijas un telekomunikāciju iekārtas dzelzceļa līnijās, stacijās un šķirotavās, ieskaitot iekārtas elektriskās strāvas ģenerēšanai, transformēšanai un sadalei signalizācijas un telekomunikāciju vajadzībām; šo iekārtu vai apakšstaciju celtnes; sliežu bremzes,

— apgaismes iekārtas satiksmes un drošības vajadzībām,

— iekārtas elektroenerģijas pārveidošanai un piegādei vilcienu pārvadājumiem: apakšstacijas, energoapgādes kabeļi starp apakšstacijām un strāvas vadiem, kontakttīkli un balsti; trešā sliede ar balstiem,

— ēkas, ko izmanto infrastruktūras struktūrvienība, tostarp to iekārtu daļa, kuras izmanto transporta maksu iekasēšanai.

II PIELIKUMS

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMIEM SNIEDZAMIE PAKALPOJUMI

(minēti 13. pantā)

1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

   a) dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;

   b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;

   c) dzelzceļa infrastruktūras, tostarp atzarojumu un pārmiju, izmantošanu;

   d) vilcienu kustības kontroli, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību;

   e) elektroapgādes iekārtu izmantošanu vilces strāvas ieguvei, kur tās ir pieejamas;

   f) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.

2. Dod piekļuvi, tostarp piekļuvi sliežu ceļiem, šādām apkalpes iekārtām, ja tādas pastāv, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās iekārtās:

   a) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un cits aprīkojums, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai un vietas biļešu pārdošanai;

   b) kravas terminmāļi;

   c) šķirotavas un vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas, tostarp pārmiju iekārtas;

   d) aklie atzari;

   e) apkopes iekārtas, izņemot smagās apkopes pakalpojumus, ko sniedz apkopes iekārtās, kas ir paredzētas vienīgi konkrētiem ritošā sastāva veidiem, un citas tehniskas iekārtas, tostarp tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas;

   f) jūras un iekšzemes ostu iekārtas, kas saistītas ar dzelzceļa darbību;

   g) palīdzības iekārtas;

   h) degvielas uzpildes iekārtas un degvielas piegāde šādām iekārtām, maksas par to rēķinos norādot atsevišķi.

3. Papildu pakalpojumi var ietvert:

   a) vilces strāvu, maksu par to rēķinos norādot atsevišķi no maksas par elektroapgādes iekārtu izmantošanu;

   b) pasažieru vilcienu iesildīšanu;

   c) īpaši pielāgotus līgumus:

      — bīstamo kravu pārvadāšanas kontrolei,

      — palīdzībai nestandarta vilcienu sastāvu vadīšanā.

4. Citi papildpakalpojumi var ietvert:

   a) piekļuvi telekomunikāciju tīkliem;

   b) papildu informācijas nodrošināšanu;

   c) ritošā sastāva tehnisko pārbaudi;

   d) biļešu pakalpojumi pasažieru stacijās;

   e) smagās apkopes pakalpojumus, ko sniedz apkopes iekārtās, kas ir paredzētas vienīgi konkrētiem ritošā sastāva veidiem.

III PIELIKUMS

FINANŠU PIETIEKAMĪBA

(minēta 20. pantā)

Uzņēmumiem, kas iesniedz licences pieteikumu, saskaņā ar 20. pantu ir jāsniedz informācija par šādiem jautājumiem:

a) pieejamie finanšu līdzekļi, ieskaitot atlikumus bankā, izsniegtos pārtēriņa līdzekļus un aizdevumus;

b) līdzekļi un aktīvi, kas pieejami kā nodrošinājums;

c) apgrozāmais kapitāls;

d) būtiskas izmaksas, tostarp pirkuma izmaksas par transportlīdzekļiem, zemi, ēkām, objektiem un ritošo sastāvu;

e) maksājumi saistībā ar uzņēmuma aktīviem.

f) nodokļi un sociālā nodrošinājuma iemaksas.

IV PIELIKUMS

TĪKLA PĀRSKATA SATURS

(minēts 27. pantā)

Tīkla pārskatā, kas minēts 27. pantā ietver šādu informāciju:

1. Iedaļa, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Informāciju šajā iedaļā katru gadu norāda atbilstīgi dzelzceļa infrastruktūras reģistriem, kas publicējami atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 35. pantam.

2. Iedaļa par tarifikācijas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas iekasēšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu un citu atbilstīgu informāciju par piekļuvi, kas attiecas uz II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, kurus sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 31. līdz 36. pantu attiecībā uz izmaksām un maksām. Tajā ietver informāciju, ja tā ir pieejama, par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas nākamajos piecos gados.

3. Iedaļa par jaudas iedalīšanas principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras izmantošanu, ieskaitot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tajā precizē arī jaudas iedalīšanas procedūras un ar tām saistītos termiņus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas iedalīšanā, jo īpaši:

   a) procedūras, saskaņā ar ko pieteikuma iesniedzējs infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudas iedalīšanu;

   b) prasības attiecībā uz pieteikuma iesniedzējiem;

   c) pieprasījumu iesniegšanas un jaudas iedalīšanas laika grafiku un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu, kā arī procedūras plānoto un neplānoto apkopes darbu grafika sastādīšanai;

   d) principus, kas reglamentē koordinēšanas procesu un strīdu izšķiršanas sistēmu, kas ir šā procesa daļa;

   e) kārtību, kā jārīkojas, un kritērijus, kas jāizmanto pārslogotas infrastruktūras gadījumā;

   f) sīkas ziņas par infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem;

   g) nosacījumus, ar kādiem, nosakot jaudas iedalīšanas prioritātes, tiek ņemta vērā infrastruktūras iepriekšējā noslogotība.

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

4. Iedaļa ar informāciju, kas saistīta ar šīs direktīvas 25. pantā minēto licences pieteikumu un dzelzceļa drošības sertifikātiem, kuri piešķirti saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK, vai saite uz tīmekļa vietni, kurā šāda informācija ir pieejama elektroniskā veidā bez maksas.

5. Iedaļa ar informāciju par strīdu izšķiršanas un pārsūdzības procedūrām saistībā ar jautājumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un saistībā ar 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu.

6. Iedaļa ar informāciju par piekļuvi II pielikumā minētajām apkalpes iekārtām un maksu par tām. To apkalpes iekārtu operatori, kuras nav infrastruktūras pārvaldītāja kontrolē, iekļaušanai tīkla pārskatā sniedz informāciju par maksu par piekļuvi iekārtai un pakalpojumu saņemšanu un informāciju par piekļuves tehniskajiem nosacījumiem vai norāda saiti uz tīmekļa vietni, kurā šāda informācija ir pieejama elektroniskā veidā bez maksas.

7. Paraugs līgumam par pamata vienošanās noslēgšanu starp infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikuma iesniedzēju saskaņā ar 42. pantu.

V PIELIKUMS

STARP KOMPETENTAJĀM IESTĀDĒM UN INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJIEM NOSLĒGTO LĪGUMISKO VIENOŠANOS PAMATPRINCIPI UN PARAMETRI

(minēti 30. pantā)

Līgumiskā vienošanās precizē 30. panta noteikumus, un tajā iekļauj vismaz šādus elementus:

1. vienošanās darbības jomu attiecībā uz infrastruktūru un apkalpes iekārtām, strukturējot saskaņā ar II pielikumu. Tajā ietver visus infrastruktūras pārvaldības aspektus, tostarp jau ekspluatācijā esošas infrastruktūras tehnisko apkopi un atjaunošanu;

2. maksājumiem vai piešķirtajiem līdzekļiem precizē to struktūru šādā sadalījumā: II pielikumā norādītajiem infrastruktūras pakalpojumiem, tehniskajai apkopei un infrastruktūras nepaveiktās tehniskās apkopes izpildei;

3. uz lietotājiem orientētus darbības mērķus kā rādītājus un kvalitātes kritērijus, ietverot šādus aspektus:

   a) vilcienu satiksmes efektivitāte, piemēram, no līnijas ātruma, un uzticamības viedokļa, un klientu apmierinātība;

   b) tīkla jauda;

   c) aktīvu pārvaldība;

   d) darbības apjoms;

   e) drošības līmenis un

   f) vides aizsardzība;

4. nepaveiktās tehniskās apkopes iespējamo apjomu un aktīvus, kas pakāpeniski tiks izņemti no lietošanas un tādējādi radīs dažādas finansiālo līdzekļu plūsmas;

5. stimulus, kas minēti 30. panta 1. punktā, izņemot tādus stimulus, ko īsteno ar normatīviem pasākumiem atbilstīgi 30. panta 3. punktam;

6. minimālās prasības par infrastruktūras pārvaldītāja iesniedzamajiem ziņojumiem, precizējot to saturu un ziņojumu iesniegšanas biežumu un norādot katru gadu publicējamo informāciju;

7. saskaņoto vienošanās termiņu, kas ir sinhronizēts un saderīgs attiecīgi ar infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības plāna, koncesijas vai licences termiņu, un valsts noteikto maksāšanas sistēmu un noteikumus;

8. noteikumus par to, kā rīkoties ievērojamu darbības traucējumu gadījumā un ārkārtas situācijās, tostarp ārkārtas rīcības plānus, un līgumiskās vienošanās izbeigšanu pirms termiņa un lietotāju informēšanu;

9. korektīvus pasākumus, kas jāveic, ja kāda no pusēm pārkāpj savas līgumsaistības, vai ja ir ārkārtas apstākļi, kas ietekmē publiskā finansējuma pieejamību; tas ietver nosacījumus un procedūru atkārtotām sarunām un izbeigšanai pirms termiņa.

VI PIELIKUMS

PRASĪBAS PAR IZMAKSĀM UN MAKSĀM, KAS SAISTĪTAS AR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRU

(minētas 32. panta 1. punktā un 35. pantā)

1. Infrastruktūras pārvaldītājiem, sagatavojot tirgus segmentu sarakstu nolūkā maksu sistēmā noteikt uzcenojumus saskaņā ar 32. panta 1. punktu, ir jāapsver vismaz šādu pakalpojumu pāru iekļaušana:

   a) pasažieru pārvadājumi pretēji kravu pārvadājumiem;

   b) vilcieni, kas pārvadā bīstamas kravas, pretēji citiem kravas vilcieniem;

   c) iekšzemes pārvadājumi pretēji starptautiskajiem pārvadājumiem;

   d) kombinētie pārvadājumi pretēji tiešai vilcienu satiksmei;

   e) pilsētas vai reģionālie pārvadājumi pretēji starppilsētu pārvadājumiem;

   f) vilcieni, kuros visi vagoni tiek pārvadāti no viena punkta uz vienu galamērķi, pretēji vilcieniem, kuros katrs vagons ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti;

   g) regulāri vilcienu satiksmes pakalpojumi pretēji neregulāriem pakalpojumiem.

2. Darbības uzlabošanas shēmu, kas minēta 35. pantā, veido saskaņā ar šādiem pamatprincipiem:

   a) lai panāktu pakalpojumu saskaņotu sniegumu un neapdraudētu pakalpojuma ekonomisko dzīvotspēju, infrastruktūras pārvaldītājs ar pieteikuma iesniedzējiem vienojas par darbības uzlabošanas shēmas galvenajiem parametriem, it sevišķi kavējumu vērtību, to maksājumu robežvērtībām, kas saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu maksājami par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atsevišķu vilcienu braucieniem un par visu uzņēmuma vilcienu braucieniem noteiktā laika posmā;

   b) infrastruktūras pārvaldītājs vismaz piecas dienas pirms vilciena brauciena paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem kustības grafiku, pamatojoties uz ko tiks aprēķināti kavējumi. Nepārvaramas varas apstākļu gadījumā vai kustības grafika pēdējā brīža izmaiņu gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt īsāku paziņošanas laiku;

   c) visi kavējumi iedalāmi kādā no turpmākajām kavējumu grupām un apakšgrupām:

      1. Ekspluatācijas/plānošanas pārvaldība, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju

      1.1. Kustības grafika veidošana

      1.2. Vilciena sastāva veidošana

      1.3. Ekspluatācijas procedūras kļūdas

      1.4. Prioritātes noteikumu nepareiza piemērošana

      1.5. Personāls

      1.6. Citi cēloņi

      2. Infrastruktūras iekārtas, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju

      2.1. Signalizācijas iekārtas

      2.2. Signalizācijas iekārtas pārbrauktuvēs

      2.3. Telesakaru iekārtas

      2.4. Energoapgādes iekārtas

      2.5. Sliežu ceļš

2.6. Būves

2.7. Personāls

2.8. Citi cēloņi

3. Cēloņi saistībā ar būvniecību, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju

3.1. Plānoti būvniecības darbi

3.2. Nepilnības būvniecības darbu veikšanā

3.3. Ātruma ierobežojums sliežu ceļa bojājumu dēļ

3.4. Citi cēloņi

4. Cēloņi, kas attiecas uz citiem infrastruktūras pārvaldītājiem

4.1. Iepriekšējā infrastruktūras pārvaldītāja vaina

4.2. Nākamā infrastruktūras pārvaldītāja vaina

5. Komerciāla rakstura cēloņi, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu

5.1. Apstāšanās laika pārsniegums

5.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījums

5.3. Kraušanas darbības

5.4. Kraušanas procesa nepilnības

5.5. Vilciena komerciāla sagatavošana

5.6. Personāls

5.7. Citi cēloņi

6. Ritošais sastāvs, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu

6.1. Saraksta plānošana/pārplānošana

6.2. Vilciena sastāva veidošana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums

6.3. Problēmas, kas skar pasažieru vagonus (pasažieru pārvadājumos)

6.4. Problēmas, kas skar kravas vagonus (kravas pārvadājumos)

6.5. Problēmas, kas skar drezīnas, lokomotīves un motorvagonus

6.6. Personāls

6.7. Citi cēloņi

7. Cēloņi, kas attiecas uz citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem

7.1. Nākamā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina

7.2. Iepriekšējā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vaina

8. Ārēji cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu

8.1. Streiks

8.2. Administratīvas formalitātes

8.3. Ārējā ietekme

8.4. Laika apstākļu ietekme un dabīgi cēloņi

8.5. Kavējumi dēļ ārējiem cēloņiem blakusesošā tīklā

8.6. Citi cēloņi

9. Sekundāri cēloņi, kas neattiecas ne uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu

9.1. Bīstami starpgadījumi, negadījumi un riski

9.2. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas tas pats vilciens

9.3. Sliežu ceļš aizņemts, jo kavējas cits vilciens

9.4. Atpakaļbrauciens

9.5. Savienojums

9.6. Vajadzīga turpmāka izmeklēšana

d) kad vien iespējams, kavējumus attiecina uz vienu organizāciju, ņemot vērā gan atbildību par traucējumu izraisīšanu, gan spēju atjaunot normālus satiksmes apstākļus;

e) maksājumu aprēķinā ņem vērā vidējo kavēšanos vilcienu satiksmes pakalpojumiem ar līdzīgām precizitātes prasībām;

f) infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem maksājumu aprēķinu atbilstīgi darbības uzlabošanas shēmai. Šajā aprēķinā ietver visus vilcienu braucienus ar kavējumiem laika posmā, kas nepārsniedz vienu mēnesi;

g) neskarot pastāvošās pārsūdzības procedūras un 56. panta noteikumus, darbības uzlabošanas shēmu skarošu strīdu gadījumā piemēro strīdu izšķiršanas sistēmu, lai ātri atrisinātu šādus jautājumus. Šādai strīdu izšķiršanas sistēmai ir jābūt objektīvai attiecībā uz iesaistītajām personām. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darba dienu laikā;

h) reizi gadā infrastruktūras pārvaldītājs publicē gada vidējo snieguma līmeni, ko sasnieguši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, pamatojoties uz galvenajiem rādītājiem, par kuriem panākta vienošanās darbības uzlabošanas shēmā.

VII PIELIKUMS

IEDALĪŠANAS GRAFIKS

(minēts 43. pantā)

1. Kustības grafiku izstrādā vienreiz kalendārajā gadā.

2. Kustības grafika maiņa notiek decembra otrās sestdienas pusnaktī. Ja ziemas beigās kustības grafiku maina vai koriģē, jo īpaši lai vajadzības gadījumā ņemtu vērā izmaiņas reģionālo pasažieru pārvadājumu grafikos, tad to dara jūnija otrās sestdienas pusnaktī un starplaikā – pēc vajadzības. Infrastruktūras pārvaldītāji var vienoties par citiem datumiem, un, ja tas var ietekmēt starptautiskos pārvadājumus, tad viņi par to informē Komisiju.

3. Galīgais termiņš jaudas pieprasījumu iesniegšanai, lai tos varētu iestrādāt kustības grafikā, ir ne vairāk nekā 12 mēneši pirms kustības grafika stāšanās spēkā.

4. Ne vēlāk kā 11 mēnešus pirms kustības grafika stāšanās spēkā infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka sadarbībā ar pārējiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem tiek izveidoti starptautisko vilcienu pagaidu ceļi. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka, ciktāl iespējams, turpmākajās norisēs tie paliek nemainīgi.

5. Ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc pieteikuma iesniedzēju piedāvājumu iesniegšanas termiņa infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā kustības grafika uzmetumu.

VIII PIELIKUMS

GRĀMATVEDĪBAS UZSKAITES INFORMĀCIJA, KAS PĒC PIEPRASĪJUMA IESNIEDZAMA REGULATĪVAJAI IESTĀDEI

(minēta 56. panta 10. punktā)

1. Atsevišķa grāmatvedības uzskaite

   a) atsevišķi peļņas un zaudējumu pārskati un bilances par kravas pārvadājumiem, pasažieru pārvadājumiem un infrastruktūras pārvaldību;

   b) pārskatāma un detalizēta informācija par atsevišķiem publisko līdzekļu un citu kompensācijas veidu avotiem un izmantojuma veidiem, ietverot arī sīku pārskatu par uzņēmējdarbības naudas līdzekļu plūsmām, lai noteiktu, kādā veidā ir izlietoti šie publiskie līdzekļi un citi kompensācijas veidi;

   c) izmaksu un peļņas kategorijas, kas dod iespēju noteikt, vai ir notikusi šo dažādo darbību šķērssubsidēšana, atbilstīgi regulatīvās iestādes prasībām;

   d) metodes, kas izmantotas izmaksu sadalīšanai starp dažādām darbībām.

   e) Ja regulēts uzņēmums ietilpst uzņēmumu grupā, pilnīga informācija par maksājumiem, kas veikti starp uzņēmumiem.

2. Maksas par piekļuvi sliežu ceļiem novērošana

   a) lai varētu novērot infrastruktūras maksu, dažādas izmaksu kategorijas, it sevišķi sniedzot pietiekamu informāciju par dažādu pakalpojumu vai pakalpojumu grupu robežizmaksām/tiešajām izmaksām;

   b) pietiekama informācija, lai dotu iespēju novērot atsevišķas maksas, kas samaksātas par pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām); ja regulatīvā iestāde to prasa, šajā informācijā ietver datus par atsevišķu pakalpojumu apjomu, atsevišķu pakalpojumu cenu un kopējiem ieņēmumiem no iekšējiem un ārējiem klientiem par atsevišķiem pakalpojumiem;

   c) lai apzinātu cenu veidošanu, kas, iespējams, apdraud konkurenci (šķērssubsidēšana, dempings un pārmērīgas cenas), izmaksas un ieņēmumi par atsevišķiem pakalpojumiem (vai pakalpojumu grupām), izmantojot attiecīgas izmaksu metodes, atbilstīgi regulatīvās iestādes prasībām.

3. Finansiālo rezultātu rādītāji

   a) pārskats par finansiālajiem rezultātiem;

   b) izdevumu kopsavilkuma pārskats;

   c) tehniskās apkopes izdevumu pārskats;

   d) ekspluatācijas izdevumu pārskats;

   e) ieņēmumu pārskats;

   f) papildu piezīmes, kas vajadzības gadījumā paplašina un izskaidro pārskatus.

IX PIELIKUMS

A daļa

ATCELTĀS DIREKTĪVAS AR SEKOJOŠO GROZĪJUMU SARAKSTU

(kā minēts 65. pantā)

Padomes Direktīva 91/440/EK (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/51/EK (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.)	
Padomes Direktīva 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.)	tikai pielikuma B punkts
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)	tikai 1. pants
Padomes Direktīva 95/18/EK (OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/13/EK (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)	tikai 29. pants
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.)	
Komisijas Lēmums 2002/844/EK (OV L 289, 26.10.2002., 30. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)	tikai 30. pants
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.)	tikai 2. pants

B daļa

TERMIŅI TRANSPONĒŠANAI VALSTU TIESĪBU AKTOS

(kā minēts 65. pantā)

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

X PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 91/440/EK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
2. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkta pirmā daļa	1. panta 1. punkts
		1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
2. panta 2. punkts			2. panta 1. punkts
	1. panta 2. punkts		2. panta 2. punkts
		1. panta 3. punkts	2. panta 3. punkts
			2. panta 4. līdz 9. punkts
2. panta 4. punkts			2. panta 10. punkts
3. pants			3. panta 1. līdz 8. punkts
			3. panta 9. līdz 11. punkts
	2. panta b) un c) apakšpunkts		3. panta 12. un 13. punkts
			3. panta 14. un 15. punkts
		2. pants	3. panta 16. līdz 26. punkts
4. pants			4. pants
5. pants			5. pants
6. panta 1. un 2. punkts			6. panta 1. un 2. punkts
9. panta 4. punkts			6. panta 3. punkts
6. panta 1. punkta otrā daļa			6. panta 4. punkts
6. panta 3. punkts un II pielikums			7. panta 1. punkts
		4. panta 2. punkts un 14. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts
7. panta 1., 3. un 4. punkts			8. panta 1., 2. un 3. punkts
		6. panta 1. punkts	8. panta 4. punkts
9. panta 1. un 2. punkts			9. panta 1. un 2. punkts
10. panta 3. un 3.a punkts			10. panta 1. un 2. punkts
10. panta 3.b punkts			11. panta 1., 2. un 3. punkts
			11. panta 4. punkts
10. panta 3.c un 3.e punkts			11. panta 5. un 6. punkts
10. panta 3.f punkts			12. panta 1. līdz 4. punkts
			12. panta 5. punkts
		5. pants	13. pants
			14. pants

Direktīva 91/440/EK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
10.b pants			15. pants
	3. pants		16. pants
	4. panta 1. līdz 4. punkts		17. panta 1. līdz 4. punkts
	5. pants		18. pants
	6. pants		19. pants
	7. panta 1. punkts		20. panta 1. punkts
	Pielikuma I daļas 1. punkts		20. panta 2. punkts
			20. panta 3. punkts
	8. pants		21. pants
	9. pants		22. pants
	4. panta 5. punkts		23. panta 1. punkts
	10. pants		23. panta 2. un 3. punkts
	11. pants		24. pants
	15. pants		25. pants
		1. panta 1. punkta otrā daļa	26. pants
		3. pants	27. pants
10. panta 5. punkts			28. pants
		4. panta 1., 3.,4., 5. un 6. punkts	29. pants
		6. panta 2. līdz 5. punkts	30. pants
		7. pants	31. pants
		8. pants	32. pants
		9. pants	33. pants
		10. pants	34. pants
		11. pants	35. pants
		12. pants	36. pants
			37. pants
		13. pants	38. pants
		14. panta 1. un 3. punkts	39. pants
		15. pants	40. pants
		16. pants	41. pants
		17. pants	42. pants
		18. pants	43. pants
		19. pants	44. pants
		20. panta 1., 2. un 3. punkts	45. panta 1., 2. un 3. punkts
			45. panta 4. punkts

Direktīva 91/440/EK	Direktīva 95/18/EK	Direktīva 2001/14/EK	Šī direktīva
		20. panta 4. punkts	45. panta 5. punkts
		21. pants	46. pants
		22. pants	47. pants
		23. pants	48. pants
		24. pants	49. pants
		25. pants	50. pants
		26. pants	51. pants
		27. pants	52. pants
		28. pants	53. pants
		29. pants	54. pants
		30. panta 1. punkts	55. pants
		30. panta 2. punkts	56. panta 1. punkts
		31. pants	57. pants
12. pants			58. pants
14.a pants		33. panta 1., 2. un 3. punkts	59. pants
			60. pants
		34. panta 2. punkts	61. pants
11.a pants		35. panta 1., 2. un 3. punkts	62. pants
10. panta 9. punkts			63. pants
		38. pants	64. pants
			65. pants
	17. pants	39. pants	66. pants
16. pants	18. pants	40. pants	67. pants
			I pielikums
		II pielikums	II pielikums
	Pielikums		III pielikums
		I pielikums	IV pielikums
			V pielikums
			VI pielikums
		III pielikums	VII pielikums
			VIII pielikums

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. IEVADS

2010. gada 21. septembrī Komisija iesniedza Padomei savu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādātu redakciju) ([1]).

2011. gada 16. novembrī Eiropas Parlaments balsoja par atzinumu pirmajā lasījumā ([2]).

2011. gada 12. decembrī Padome panāca politisku vienošanos par direktīvas projektu. Kad priekšlikumu bija izskatījuši juristi lingvisti, 2012. gada 8. martā Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pieņēma nostāju pirmajā lasījumā, kā paredzēts Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

Darba gaitā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas un Reģionu komitejas atzinumus.

II. PIRMAJĀ LASĪJUMĀ PIEŅEMTĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārīgi jautājumi

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija), priekšlikuma mērķis ir pārstrādāt pirmo dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumu, lai vienkāršotu, padarītu skaidrāku un modernizētu Eiropas dzelzceļu nozares normatīvo vidi, vienlaikus veicinot stratēģijas "Eiropa 2020" īstenošanu. Pārstrādāšanas iniciatīvas mērķis ir panākt juridisku vienkāršošanu, konsolidējot un precizējot tiesību aktus par piekļuvi dzelzceļa pārvadājumu tirgum. Turklāt ir iecerēts tiesību aktus atjaunināt, svītrojot novecojušus noteikumus un iekļaujot jaunus noteikumus, kas precīzāk atbilst mūsdienu dzelzceļa tirgus darbībai.

Komisijas iesniegtās pārstrādāšanas iniciatīvas galvenie aspekti ir šādi:

— dzelzceļa infrastruktūras finansējums un maksas iekasēšana,

— nosacījumi, lai piekļūtu dzelzceļa pārvadājumu tirgum, un konkurence tajā,

— dzelzceļa pārvadājumu tirgus regulatīva pārraudzība.

Kaut arī Padome ir vienisprātis ar Komisiju attiecībā uz priekšlikuma mērķi, Padomes pieeja ietver vairākus sākotnējā priekšlikuma grozījumus. Vairāki no ierosinātajiem noteikumiem nav pieņemami, jo pastāv uzskats, ka tiem ir pārāk tālejoša ietekme, it īpaši attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumu piekļuves nosacījumiem pakalpojumiem apkalpes iekārtās, attiecībā uz principiem maksas iekasēšanai par dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes iekārtu izmantošanu, kā arī uz regulatīvās iestādes funkcijām. Citi ierosinātie noteikumi ir pārstrādāti, lai tos vienkāršotu un lai precizētu esošās trīs direktīvas.

Tādējādi līdz ar Padomes pirmajā lasījumā pieņemto nostāju zināmā mērā ir grozīts Komisijas sākotnēji iesniegtais priekšlikums; tas ir pārstrādāts, un vairāki noteikumi ir svītroti. Tas nozīmē, ka Padome nevar pieņemt Eiropas Parlamenta nostājā pirmajā lasījumā ietvertos grozījumus, kuri ir saistīti ar minētajiem svītrotajiem noteikumiem.

([1]) Dok. 13788/10
([2]) TA/2011/503/P7

2. **Galvenie politikas jautājumi**

i) Nosacījumi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļuvei apkalpes iekārtām un tajās sniegtajiem pakalpojumiem (13. pants un III pielikums)

Lai jauniem dzelzceļa uzņēmumiem nodrošinātu pienācīgu piekļuvi tirgum un tādējādi palielinātu konkurenci dzelzceļu nozarē, Komisija ierosina ieviest prasības par neatkarību (t. i., juridisko un organizatorisko neatkarību un neatkarību lēmumu pieņemšanā) apkalpes iekārtu pārvaldībā un dzelzceļa transporta apkalpošanā, lai novērstu interešu konfliktus starp, no vienas puses, ar dzelzceļu saistītu pakalpojumu sniedzējiem vai apkalpes iekārtu īpašniekiem un, no otras puses, vēsturiskajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Padome uzskata, ka šajā ziņā Komisijas priekšlikumā jāizdara grozījumi, atsauci uz "juridisku neatkarību" aizstājot ar prasību nodrošināt neatkarību "organizatoriskā ziņā un lēmumu pieņemšanas ziņā". Konkrētāk – Padome ievieš nošķirumu starp būtiskām apkalpes iekārtām, attiecībā uz kurām jāgarantē paaugstināta konkurences pakāpe, no vienas puses, un pārējām apkalpes iekārtām, no otras puses. Attiecībā uz pēdējām Padome paredz vienīgi grāmatvedības nodalīšanu; savukārt attiecībā uz būtiskām apkalpes iekārtām, kam jāuzlabo piekļuve, Padome ievieš prasību nodrošināt neatkarību organizatoriskā un lēmumu pieņemšanas ziņā.

Turklāt Padome precizē, ka tāda neatkarība nenozīmē prasību, ka būtu jāizveido atsevišķa apkalpes iekārtu pārvaldības struktūra vai uzņēmums, un šo prasību var izpildīt, izveidojot vienā uzņēmumā atšķirīgas nodaļas.

Turklāt Komisija savā sākotnējā tekstā ierosināja ar dzelzceļiem saistītu apkalpes iekārtu pārvaldībai ieviest noteikumu "izmanto vai iznomā". Ja apkalpes iekārta kādu laiku netiek izmantota, tās īpašniekam tā jādara pieejama (uz nomas vai izpirkumnomas pamata) citai ieinteresētajai personai. Ierosinātā pasākuma mērķis ir uzlabot iekārtu pieejamību tirgū, izvairoties no mākslīga noslogojuma problēmas.

Padome piekrīt ierosinātajai pieejai, taču ierosina noteikt trīs gadu laikposmu, nevis divu gadu laikposmu, kā paredzēts Komisijas sākotnējā ierosinājumā. Turklāt Padome uzskata, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būs jāvēršas pie operatora un jāpauž vēlme izmantot attiecīgo iekārtu, un šāda vēlme jāpamato ar pierādītām vajadzībām. Visbeidzot, Padome precizē, ka operatoram ir tiesības neiznomāt vai neizīrēt šo iekārtu, uzskatāmi pierādot, ka notiek rekonversijas process.

Eiropas Parlaments ierosina 13. panta 2. punktā minētajām nošķiršanas prasībām noteikt plašāku piemērošanas jomu, turpretim Padome nepiekrīt tam, ka nošķiršanas prasības varētu attiecināt uz papildu apkalpes iekārtām.

Šajā sakarībā Padome nepieņēma Eiropas Parlamenta 62. grozījumu.

ii) Maksas iekasēšanas principi un maksas iekasēšanas principu izņēmumi (31., 32. pants un VIII pielikums)

Tiešās izmaksas

Savā sākotnējā priekšlikumā Komisija paredzēja maksas iekasēšanu par "minimālo piekļuves pakalpojumu kopumu", kas noteikts III pielikumā. 1. punktu nosaka tādu, kādas ir izmaksas, kas tieši izriet no dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas saskaņā ar VIII pielikumu. 1. punkts. Tajā iekļauts to elementu saraksts, kurus jāizslēdz no aprēķiniem, rēķinot minimālā piekļuves pakalpojumu kopuma tiešās izmaksas. Komisija ierosina paredzēt iespēju izdarīt tajos grozījumus ar deleģēto aktu starpniecību.

Padome atbalsta principu, ka maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kopumu un par piekļuvi infrastruktūrai, ar ko savieno apkalpes iekārtas, nosaka atbilstīgi izmaksām, kas tieši izriet no dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas, taču uzskata, ka VIII pielikuma 1. punkts ir jāsvītro un ka metodoloģija tiešo izmaksu, kas izriet no dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas, aprēķināšanai jāpielāgo ar īstenošanas

tiesību aktu palīdzību, lai nodrošinātu šā panta saskaņotu īstenošanu. Visbeidzot, Padome paredz arī iespēju infrastruktūras pārvaldītājiem pieņemt lēmumu pakāpeniski pielāgot tiešo izmaksu aprēķināšanas metodoloģiju piecu gadu laikposmā pēc direktīvas transponēšanas beigu termiņa. Ar šo noteikumu paredzēts dalībvalstīm piešķirt laiku, lai pakāpeniski palielinātu finansējumu infrastruktūrai atbilstīgi šādai kopīgai metodoloģijai.

Maksa par trokšņa ietekmi

Komisija ierosina, ka saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, kas piemērojami autotransporta kravas pārvadājumiem, nosakot maksu par trokšņa ietekmi, infrastruktūras maksas pielāgo, lai ņemtu vērā vilcienu ekspluatācijas izraisītā trokšņa ietekmi. Ierosinātā maksas diferenciācija par piekļuvi sliežu ceļiem, balstoties uz radīto troksni, ir paredzēta kā skaidrs pamudinājums modernizēt ritošo sastāvu.

Padome uzskata, ka Komisijas pieejai saistībā ar maksas noteikšanu par trokšņa ietekmi jāpaliek par neobligātu sistēmu dalībvalstīs, lai izvairītos no nelabvēlīgām finansiālām sekām infrastruktūras pārvaldītājiem. Turklāt ir paredzēta iespēja Komisijai pieņemt īstenošanas pasākumus, lai izklāstītu praktiskos aspektus, kas jāievēro, nosakot maksu par trokšņa ietekmi, lai nodrošinātu to, ka maksas diferenciācijā vajadzības gadījumā ņem vērā arī skartās teritorijas jutīgumu, īpaši skarto iedzīvotāju daudzuma ziņā un tāda vilcienu sastāva ziņā, kas atstāj ietekmi uz trokšņa emisiju līmeni.

Eiropas vilcienu kontroles sistēma

Komisijas iesniegtajā priekšlikumā ir paredzēts, ka vilcieniem, kas aprīkoti ar Eiropas vilcienu kontroles sistēmu (*ETCS*), uz laiku piemēro samazinātu maksu par infrastruktūru. Padome atbalsta neobligātu pieeju un iebilst pret jebkādiem obligātiem pasākumiem šajā sakarībā.

Vispārīgi runājot, attiecībā uz galvenajiem noteikumiem par infrastruktūras izmantošanas maksu Eiropas Parlamentam ir līdzīga pieeja kā Komisijai. Parlaments pat ierosina vēl pastiprināt Komisijas priekšlikumu attiecībā uz maksas noteikšanu par trokšņa ietekmi, it īpaši – noteikt, ka tā ir obligāta neatkarīgi no pasākumiem autoceļu nozarē. Parlaments arī uzstāj, ka maksas samazinājumam vilcieniem, kas aprīkoti ar *ETCS*, jābūt obligātam. Turklāt Parlaments ierosina atļaut iespēju noteikt maksu par citām ar vidi saistītām izmaksām tikai tad, ja šādu maksu Savienības tiesību aktos piemēro kravas autopārvadājumiem, un uzstāj, ka iespējamie ieņēmumi jānovirza transporta sistēmu labā.

Šajā sakarībā Padome nevarēja pieņemt 78., 79., 80. un 132. grozījumu.

iii) Infrastruktūras pārvaldītāju finansēšana, infrastruktūras izmaksas un grāmatvedība (8.un 30. pants un VII pielikums)

Savā sākotnējā priekšlikumā Komisija ierosināja, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jādod stimuli samazināt izmaksas par infrastruktūras nodrošināšanu un piekļuves maksas līmenis. Ir ierosināts, ka šos stimulus var īstenot, vienīgi noslēdzot līgumu starp valsts kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju par infrastruktūras izmaksām un piekļuves maksu. Komisijas priekšlikumā ir arī paredzēts, ka līgumi starp valsts iestādēm un infrastruktūras pārvaldītājiem jānoslēdz uz laikposmu, kas ir vismaz piecus gadus ilgs. Komisijas vispārējais mērķis šajā jautājumā ir stimulēt ilgtermiņa stratēģiju ieviešanu dzelzceļu attīstībai.

Padome principā piekrīt Komisijas pieejai šajā jautājumā, taču dod priekšroku iespējai piemērot regulatīvus pasākumus minēto stimulu īstenošanai kā alternatīvu iepriekš minētajām līgumattiecībām, kā arī samazināt līgumu minimālo ilgumu līdz trim gadiem. Turklāt Padome ierosina precizēt, ka tā ir dalībvalstu atbildība – noteikt publiskā finansējuma pakāpi, ar ko jānodrošina infrastruktūras finansēšana.

Padome atbalsta Komisijas mērķi izstrādāt attīstības stratēģiju dzelzceļu infrastruktūras pārvaldītājiem ar noteikumu, ka šīs stratēģijas publicēšana paliek indikatīva. Turklāt Padome neatbalsta domu par fiksētu termiņu, līdz kuram jāgarantē infrastruktūras pārvaldītāju kontu līdzsvarošana, un dod priekšroku izdarīt atsauci uz saprātīgu laikposmu, kas nepārsniedz 30. panta 2. punktā minētā līguma ilgumu.

Eiropas Parlaments ierosina pagarināt valsts infrastruktūras attīstības stratēģiju ilgumu, paplašināt ieinteresēto pušu apspriedes par attīstības stratēģijām, stiprināt dalībvalstu pienākumu sniegt valsts finansējumu un samazināt Komisijas sākotnējā tekstā ierosināto termiņu, lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāju kontu līdzsvarošanu. Šajā sakarībā Padome nepieņēma Eiropas Parlamenta 55. un 78. grozījumu.

iv) Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu nošķiršana (6. un 7. pants)

Padome atbalsta Komisijas pieeju – saistībā ar priekšlikuma par vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi pārstrādātu redakciju nepievērsties infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu nošķiršanai.

Turpretim Eiropas Parlaments ierosina ieviest konkrētas prasības saistībā ar IT pakalpojumiem un personāla politiku. Turklāt Parlaments maina esošās prasības par infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu grāmatvedības nošķiršanu. Visbeidzot, Parlaments aicina Komisiju iesniegt jaunu leģislatīvu priekšlikumu par šo jautājumu līdz 2012. gada beigām, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldības un transporta operāciju pilnīgu nošķiršanu; Parlaments uzstāj, ka jaunajā priekšlikumā būtu jāparedz arī valsts dzelzceļu pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana.

Tādēļ Padome nevarēja pieņemt 51., 52., 53. un 54. grozījumu.

v) Regulatīvās iestādes funkcijas (55.–57. pants)

Komisijas priekšlikumā ir iekļauti vairāki jauni noteikumi, kuru mērķis ir nodrošināt to, lai regulatīvās iestādes varētu efektīvi veikt savus pienākumus, balstoties uz pastiprinātu neatkarību, paplašinātu kompetenci un to rīcībā piešķirtiem papildu līdzekļiem.

Tādēļ ir ierosināts modernizēt noteikumus par regulatīvo iestāžu neatkarību, norādot, ka tām jābūt neatkarīgām no jebkuras valsts vai privātas iestādes. Ierosinājuma mērķis ir samazināt interešu konfliktu iespēju un tādējādi uzlabot regulatīvo iestāžu pārraudzības spējas.

Turklāt Komisijas priekšlikumā paredzēts paplašināt regulatīvo iestāžu kompetenci, piešķirot tām arī šādas funkcijas: 1) pieņemt lēmumus par pakalpojumu, kas saistīti ar dzelzceļu, pieejamību un maksu par tiem, kas ir būtiski, lai atļautu ienākšanu tirgū un nodrošinātu godīgu konkurenci; 2) novērst valsts finansējuma, kas paredzēts peļņu nenesošām darbībām, novirzīšanu komercdarbības finansēšanai; ir ierosināts arī, ka regulatīvajām iestādēm būs pilnvaras veikt dzelzceļu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu, lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības nošķiršanu. Visbeidzot, pārstrādātajā iniciatīvā Komisija ierosina, ka, lai regulatīvajām iestādēm būtu iespējams darboties efektīvāk, infrastruktūras pārvaldītājiem būs jāsniedz izmaksu uzskaites datu kopsavilkums standartizētā formātā kā "regulatīvie pārskati".

Lai gan Padome kopumā atbalsta Komisijas pieeju attiecībā uz regulatīvo iestāžu nostiprināšanu, tā tomēr uzskata, ka ierosinātie noteikumi par regulatoru personāla neatkarības prasībām ir jāpārskata. Turklāt iespēju, ka regulators varētu ieiaukties jautājumos par finansējumu, Padome uzskata par fakultatīvu, savukārt regulatīvo pārskatu publicēšana Padomei nav pieņemama.

Padome arī nolemj piešķirt regulatīvajai struktūrai pilnvaras pārraudzīt konkurētspējas stāvokli dzelzceļu pakalpojumu tirgos un pieņemt piemērotus pasākumus, lai novērstu nevēlamas tendences minētajos tirgos, neskarot valstu konkurētspējas iestāžu kompetenci konkurētspējas nodrošināšanas jomā. Padome piekrīt arī principam par koordinētas sadarbības sistēmas izveidi starp valstu regulatīvajām iestādēm.

Eiropas Parlaments gatavojas piešķirt plašas pilnvaras valstu regulatīvajām iestādēm, kuras pārskata direktīvas īstenošanu, un ierosina vēl vairāk stiprināt valstu regulatīvo iestāžu neatkarību un līdzekļus, vienlaikus ierobežojot to esošās pilnvaras novērst nevēlamas tendences tirgū. Visbeidzot, Eiropas Parlaments arī atbalsta domu, ka valstu regulatīvo iestāžu sadarbībai būtu jāpiešķir oficiāls statuss, izveidojot tīklu, un lūdz Komisiju nākt klajā ar tiesību akta priekšlikumu par Eiropas regulatīvās iestādes izveidi.

Šajā sakarībā Padome nevarēja pieņemt 48., 96., 97., 98., 99, un 100. grozījumu.

vi) Deleģētie akti un īstenošanas akti

Komisijas sākotnējā priekšlikumā deleģētie akti ir ierosināti kā instruments, ar ko izdarīt grozījumus dažādos pielikumos, tostarp to iedaļās.

Turpretim Padome uzskata, ka to pielikumu un iedaļu skaits, attiecībā uz kurām Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, būtu jāierobežo, attiecinot tās tikai uz dažiem grozījumiem V pielikumā, VIII pielikuma 4.c punktā, IX un X pielikumā. Tādēļ Padome izslēdz iespēju, ka Komisija varētu pieņemt grozījumus ar deleģētajiem aktiem I pielikumā (Dzelzceļa infrastruktūras elementu saraksts), II pielikumā (Infrastruktūras pārvaldītāja galvenās funkcijas), III pielikumā (Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi), VI pielikumā (Tīkla pārskata saturs), VII pielikumā (par līgumisko vienošanos), daļā no VIII pielikuma (maksas), pamatojoties uz to, ka minētajos pielikumos ir iekļauti būtiski elementi.

Turklāt Padome ievieš īstenošanas pasākumus vienotu noteikumu pieņemšanai, piemērojot dažus pielikumu un iedaļu elementus, piemēram, 13. pantu par nosacījumiem piekļuvei ar dzelzceļu saistītiem pakalpojumiem, 31. panta 3. punktu, lai izstrādātu metodi tiešu izmaksu aprēķināšanai, 31. panta 5. punktu, lai izstrādātu kopīgu metodi maksai par trokšņa ietekmi, 32. pantu, lai izstrādātu kopīgu metodi Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*) regulēšanai.

Vispārīgi runājot, Eiropas Parlaments ierosina vai nu vēl vairāk ierobežot Komisijas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus vai arī liegt šīs pilnvaras pavisam, turklāt Parlaments noraida īstenošanas aktu izmantošanu vienotu noteikumu pieņemšanai attiecībā uz dažu pielikumu un iedaļu piemērošanu.

Šajā sakarībā Padome nevar pieņemt 62., 65., 68., 69., 70., 71., 72., 76., 78., 80., 81., 82. un 87. grozījumu.

3. **Citi politikas jautājumi**

Vispārīgi runājot, Padome noraida tos ES grozījumus, kuros nav ievēroti Iestāžu nolīguma noteikumi par tiesību aktu pārstrādāšanas tehnikas strukturētāku izmantošanu (2002/C 77/01). Iestāžu nolīguma 8. punktā ir teikts: "*Ja likumdošanas procedūrā šķiet, ka vajadzīgs ierosināt būtiskus pārstrādājamā tiesību akta grozījumus attiecībā uz tām normām, kas Komisijas priekšlikumā saglabājas neizmainītas, šādus grozījumus attiecīgajā tiesību aktā izdara saskaņā ar procedūru, kura noteikta Līgumā atbilstoši attiecīgajam juridiskajam pamatam.*"

Padome uzskata, ka tie EP grozījumi, kas attiecas uz Komisijas pārstrādāšanas priekšlikumā neiekļautiem noteikumiem, saskaņotībai un skaidrībai nav nepieciešami. Tādēļ Padome nevar pieņemt 16., 17., 27., 29., 30., 33., 36., 38., 39., 40., 51., 52., 53., 57., 59., 67., 73., 85., 88., 89., 90., 94. un 95. grozījumu.

4. **Citi Eiropas Parlamenta pieņemtie grozījumi**

Citi EP grozījumi, kas nav iekļauti Padomes pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā, ir šādi:

— papildu prasību iekļaušana attiecībā uz pasažieriem paredzētu informāciju un biļetēm (57. grozījums),

— noteikumi, ar kuriem nosaka termiņus valstu regulatīvo iestāžu lēmumiem (59. grozījums),

— tirgus pārraudzības piemērošanas jomas paplašināšana, attiecinot to arī uz darba apstākļiem un ieguldījumiem dzelzceļu infrastruktūrā (65. grozījums),

— prasība, saskaņā ar kuru dzelzceļa uzņēmums, kas iesniedz pieteikumu, vienlaicīgi pierāda, ka tam ir dzelzceļa drošības sertifikāts (73. grozījums),

— pienākums publicēt tīkla pārskatu angļu valodā (75. grozījums),

— ierobežojoši termiņi, ko nosaka infrastruktūras pārvaldītājam, lai informētu ieinteresētās puses par grafikā neparedzētiem apkopes darbiem (93. grozījums),

— 12 mēnešu transponēšanas termiņš (112. grozījums),

— stingrāki noteikumi par pakalpojumiem, kas pieejami pasažieriem stacijās (115. grozījums),

— atsauces uz Direktīvu 2009/72/EK iekļaušana, ciktāl tas attiecas uz vilces strāvas piegādi (115. grozījums),

— plašākas informācijas sniegšana dzelzceļa tirgus novērošanai, kā minēts IV pielikuma 1. punktā, attiecinot to arī uz datiem par starpgadījumiem, nelaimes gadījumiem un smagiem nelaimes gadījumiem (116. grozījums),

— papildu prasības par civiltiesisko atbildību (140. grozījums).

III. **SECINĀJUMS**

Padome, pieņemot nostāju pirmajā lasījumā, ir pilnībā ņēmusi vērā Komisijas priekšlikumu un Eiropas Parlamenta atzinumu pirmajā lasījumā. Runājot par Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem, Padome piebilst, ka zināms skaits grozījumu – būtībā, daļēji vai pilnībā – jau ir iekļauti Padomes pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā.