

21.2.2014

A7-0037/ 001-086

GROZĪJUMI 001-086

iesniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Ziņojums

Saïd El Khadraoui

Vienota Eiropas dzelzceļa telpa

A7-0037/2014

Direktīvas priekšlikums (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) *Pēdējā* desmitgadē pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugums pa dzelzceļu nav bijis pietiekams, lai palielinātu īpatsvaru salīdzinājumā ar autotransportu un aviāciju. Pasažieru pārvadājumu daļa pa dzelzceļu Eiropas Savienībā diezgan stabili ir palikusi 6 % apjomā. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstība ir atpalikusi no augošajām prasībām piedāvājuma vai kvalitātes ziņā.

Grozījums

(1) *Iepriekšējā* desmitgadē **Eiropas autoceļu tīkls ir pieaudzis par 27 %, turpretī izmantotais dzelzceļa tīkls ir samazinājies par 2 %**. Turklāt pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugums pa dzelzceļu nav bijis pietiekams, lai palielinātu īpatsvaru salīdzinājumā ar autotransportu un aviāciju. Pasažieru pārvadājumu daļa pa dzelzceļu Eiropas Savienībā diezgan stabili ir palikusi 6 % apjomā, **un** dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstība ir atpalikusi no augošajām prasībām piedāvājuma vai kvalitātes ziņā.

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums

1.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1a) Nepietiekamajam dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaram Eiropā ir dažādi iemesli, proti, negodīga konkurence ar citiem transporta veidiem, nepietiekama politiskā griba attīstīt dzelzceļa transportu un pārāk mazi ieguldījumi dzelzceļa tīklos.

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums

2.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2a) Būtu jāveic pārskats par šo direktīvu ieviestajiem noteikumiem attiecībā uz sniegto pakalpojumu kvalitāti, pamatojoties uz faktiem, piedāvājumu klāstu un izmantojuma intensitāti un piemēroto maksu un tarifiem.

Pamatojums

Ir jāparedz precīza analīze par sekām, ko ekonomikas, sociālajā un vides jomā radīs tirgus liberalizācija Eiropā.

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums

2.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2b) Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveide ir lielā mērā atkarīga no pieņemto tiesību aktu efektīvas un pilnīgas piemērošanas visās dalībvalstīs paredzētajos termiņos. Nemot vērā šajā jomā konstatētās nepilnības, dalībvalstīm būtu skrupulozi jāuzrauga Savienības tiesību aktu īstenošana.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums

2.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2c) Vairākos pētījumos un aptaujās ir secināts, ka dalībvalstīs, kuras ir atvērušas savu iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgu, piemēram, Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē, dzelzceļa pārvadājumu tirgus ir pieaudzis, un pasažieri, kā arī darbinieki ir apmierinātāki.

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums

3. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu⁸, izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar kopīgiem noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldībai, infrastruktūras finansēšanai un maksas iekasēšanai, nosacījumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un par dzelzceļa tirgus regulatīvo uzraudzību. Tagad kad visi šie elementi ir izveidoti, ir iespējams pabeigt Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības reformu ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai.

(3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu⁸, izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar kopīgiem noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldībai, infrastruktūras finansēšanai un maksas iekasēšanai, nosacījumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem un par dzelzceļa tirgus regulatīvo uzraudzību. Tagad, kad visi šie elementi ir izveidoti, ir iespējams pabeigt Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanu un infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības reformu ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, ***lai uzlabotu dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti visā Savienībā, vienlaikus aizsargājot sociālos standartus un nodarbināšanas kārtību.***

⁸ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

⁸ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 3.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(3a) Savienības dzelzceļa tirgus atvēršanas pabeigšanu uzskata par svarīgu priekšnoteikumu, lai dzelzceļš cenas un kvalitātes ziņā varētu kļūt par ticamu alternatīvu citiem transporta veidiem.

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums 4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4) Direktīvā 2012/34/ES noteikts, ka Komisija vajadzības gadījumā ierosina likumdošanas pasākumus saistībā ar iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un rada piemērotus apstākļus, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, balstoties uz pastāvošo nošķiršanas prasību starp infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbībām.

(4) Direktīvā 2012/34/ES noteikts, ka Komisija vajadzības gadījumā ierosina likumdošanas pasākumus saistībā ar iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un rada piemērotus apstākļus, lai nodrošinātu **pēc iespējas efektīvāku**, nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, **tostarp vēsturiskiem operatoriem piederošai tirdzniecības infrastruktūrai**, balstoties uz pastāvošo nošķiršanas prasību starp infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbībām.

Pamatojums

„Jaunpienācējiem”, kas dienā apkalpo tikai dažus vilcienus, ir ļoti neefektīvi uzstādīt pašiem savas biļešu pārdošanas kases un aparātus, sedzot komerclikmes, kuras piemēro stacijas īpašnieks, kas var būt vēsturiska dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kontrolakciju sabiedrība.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums 4.a apsvērums (jauns)

(4a) Iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana labvēlīgi ietekmēs Eiropas dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbību. Tas nodrošinās lielāku elastīgumu un vairāk iespēju uzņēmumiem un pasažieriem. Arī dzelzceļa personāls iegūs no šādas tirgus atvēršanas, jo uzlabosies viņu iespējas sniegt pakalpojumus jauniem tirgus dalībniekiem. Pieredzējuši darbinieki var dot pievienoto vērtību jauniem tirgus dalībniekiem, kā rezultātā tiks nodrošināti labāki darba apstākļi.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums 4.b apsvērums (jauns)

(4b) Dalībvalstis ir atbildīgas par dzelzceļa personāla darba tirgus organizēšanu vietējā mērogā. Tomēr tām jānodrošina, ka veids, kādā darba tirgus tiek organizēts, nekaitē pakalpojuma kvalitātei. Savienības tiesību akti jau patlaban nodrošina skaidru regulējumu dzelzceļa personāla aizsardzībai.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums 5. apsvērums

(5) Jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izveidojot koordinācijas komiteju, lai panāktu efektīvu pārvaldību un infrastruktūras izmantošanu.

(5) Jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izveidojot koordinācijas komiteju, lai panāktu efektīvu pārvaldību un infrastruktūras izmantošanu. ***Turklāt, lai nodrošinātu tīkla ikdienas pārvaldības darbību***

netraucētu norisi, infrastruktūras pārvaldītājam kustības vadības līmenī būtu jāsaskaņo sava darbība ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, nemazinot savu neatkarību un atbildību par tīkla pārvaldību vai nepārkāpjot spēkā esošos noteikumus.

Pamatojums

Būtu jāuzlabo infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sadarbība tehniskajā līmenī, lai nostiprinātu tīkla efektīvu pārvaldību. Tas būtu jāveic, neietekmējot infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību un nozīmi.

Grozījums Nr. 12

**Direktīvas priekšlikums
6.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Lai Eiropas dzelzceļa telpā garantētu pietiekamu un godīgu konkurenci, svarīgi ir ne tikai nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, bet arī integrēt valstu sliežu tīklus un stiprināt regulatīvās iestādes. Šāda stiprināšana attiecas gan uz kompetento regulatīvo iestāžu kompetenču paplašināšanu, gan uz tāda regulatīvo iestāžu tīkla izveidošanu, kas nākotnē ieņemtu galveno pozīciju ES dzelzceļa tirgus regulēšanā.

Grozījums Nr. 13

**Direktīvas priekšlikums
6.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6b) Būtu jānosaka, ka infrastruktūras pārvaldītājam, pildot visus šajā direktīvā paredzētos pienākumus, jāizmanto sava kompetence, lai pastāvīgi uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību nolūkā sniegt tās lietotājiem augstas kvalitātes pakalpojumus.

Pamatojums

Infrastrukturā pārvaldītājs iegūst kompetences, pamatojoties uz Komisijas ierosinātajām izmaiņām 3.2. pantā. Tam šīs kompetences būtu jāizmanto nolūkā sniegt augstas kvalitātes pakalpojumus infrastruktūras lietotājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to pasažieriem. Infrastrukturā pārvaldītājiem visā Eiropā būtu jāpilda viens un tas pats pamatuzdevums.

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Pārrobežu jautājumi efektīvi jārisina starp infrastruktūras pārvaldītājiem dažādās dalībvalstīs, izveidojot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu.

Grozījums

(7) **Neskarot dalībvalstu kompetenci infrastruktūras plānošanas un finansēšanas jomā**, pārrobežu jautājumi, **piemēram, maksas par piekļuvi sliežu ceļiem**, efektīvi jārisina starp infrastruktūras pārvaldītājiem dažādās dalībvalstīs, izveidojot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu.

Pamatojums

Nepieciešamība saskaņot infrastruktūras pārvaldnieku funkcijas un pienākumus nedrīkst ietekmēt dalībvalstu tiesības rīkoties infrastruktūras plānošanas un finansēšanas jomā.

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, **jānovērš jebkādi interešu konflikti, kas izriet no integrētas struktūras, kas aptver** infrastruktūras pārvaldību un pārvadājumu darbību. Vienīgā iespēja nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ir novērst motivāciju diskriminēt konkurentus. Tā ir prasība, lai veiksmīgi atvērtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Tas arī novērstu šķērssubsidēšanas iespējas, kas pastāv šādās integrētās struktūrās un rada

Grozījums

(8) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, **integrētām struktūrām vajadzētu būt veidotām tā, lai nerastos interešu konflikti starp** infrastruktūras pārvaldību un pārvadājumu darbību. Vienīgā iespēja nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ir novērst **iespējamo** motivāciju diskriminēt konkurentus. Tā ir prasība, lai veiksmīgi atvērtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Tas arī novērstu šķērssubsidēšanas iespējas, kas pastāv šādās integrētās struktūrās un rada tirgus

tirgus traucējumus.

traucējumus, *kā arī pasākumus attiecībā uz darbinieku atalgojumu un citus ieguvumus, kuri varētu radīt preferenciālu attieksmi pret kādu no konkurentiem.*

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums 9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Spēkā esošās prasības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā noteikts Direktīvā 2012/34/ES, attiecas tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja galvenajām funkcijām, kas ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu piešķirumu un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras lietošanas maksu. Tomēr ir nepieciešams, lai visas funkcijas īstenotu neatkarīgi, jo dažas funkcijas tikpat labi var izmantot, lai diskriminētu konkurentus. Tas jo īpaši attiecas uz lēmumiem par ieguldījumiem vai tehnisko apkopi, ko var pieņemt tā, ka tiek atbalstītas tīkla daļas, kuras galvenokārt izmanto integrētā uzņēmuma transporta operatori. Lēmumi par tehniskās apkopes darbu plānošanu var ietekmēt vilcienu ceļu pieejamību konkurentiem.

Grozījums

(9) Spēkā esošās prasības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā noteikts Direktīvā 2012/34/ES, attiecas tikai uz infrastruktūras pārvaldītāja galvenajām funkcijām, kas ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu piešķirumu un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras lietošanas maksu. Tomēr ir nepieciešams, lai visas funkcijas īstenotu neatkarīgi, jo dažas funkcijas tikpat labi var izmantot, lai diskriminētu konkurentus. Tas jo īpaši attiecas uz lēmumiem *par piekļuvi biļešu pārdošanas pakalpojumiem, stacijām un depo, kā arī* par ieguldījumiem vai tehnisko apkopi, ko var pieņemt tā, ka tiek atbalstītas tīkla daļas, kuras galvenokārt izmanto integrētā uzņēmuma transporta operatori. Lēmumi par tehniskās apkopes darbu plānošanu var ietekmēt vilcienu ceļu pieejamību konkurentiem.

Pamatojums

Negodīga piekļuve biļešu pārdošanas kasēm, stacijām un apkopes depo arī ir diskriminācijas cēlonis.

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums 9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Lai gan ir īstenoti

Direktīvā 2013/34/ES paredzētie drošības pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, vertikāli integrētie uzņēmumi varētu izmantot savu struktūru, lai piešķirtu nepamatotas konkurences priekšrocības dzelzceļa operatoriem, kuri ir šā uzņēmuma daļa.

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums

11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(11) Tādēļ dalībvalstīm būtu jāprasa nodrošināt, ka tā pati juridiska vai fiziska persona vai personas nevar kontrolēt infrastruktūras pārvaldītāju un vienlaikus īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Un otrādi — ja persona kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, būtu jāizslēdz iespēja tai īstenot kontroli vai jebkādas tiesības attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju.

Grozījums

(11) Tādējādi ar šo direktīvu, kuras mērķis ir izveidot brīvu un netraucētu konkurenci starp visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir izslēgta iespēja, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums varētu saglabāt vertikāli integrētu modeli, kā aprakstīts tās 3. pantā.

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums

12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

(12a) Iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas procesā būtu nopietni jāpievēršas dzelzceļu drošības uzlabošanai, jo īpaši tad, kad tiek reformētas pašlaik ieviestās integrētās struktūras, lai izvairītos no papildu administratīvo šķēršļu radīšanas, kuri apdraud drošības uzturēšanu un uzlabošanu.

Grozījums

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums 13.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13b) Nemot vērā tīklu nevienādabīgumu to lieluma un blīvuma ziņā un valsts, vietējo un reģionālo iestāžu organizatorisko struktūru dažādību, kā arī to attiecīgo pieredzi saistībā ar tirgus atvēršanu, būtu jānodrošina katrai dalībvalstij pietiekama elastība organizēt savu tīklu tā, lai varētu panākt optimālu apvienojumu attiecībā uz atklātas piekļuves pakalpojumiem un pakalpojumiem, kas nodrošināti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, tādējādi panākot, ka visiem pasažieriem tiek sniegti augstas kvalitātes pakalpojumi. Kad ir apzināti sabiedrisko pakalpojumu līgumi, par kuriem izsludināt konkursu, katrai dalībvalstij rūpīgi jānosaka pakalpojuma uzraudzības mehānismi, ko piedāvāt gadījumā, ja konkurss nebeidzas veiksmīgi. Šādi mehānismi nekādā veidā nedrīkst uzlikt papildu slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniegs attiecīgo pakalpojumu.

Grozījums Nr. 21

Direktīvas priekšlikums 14. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu

(14) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu

līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde.

līgumu ekonomisko līdzsvaru **vai to nodrošināto pakalpojumu kvalitāti** un ja apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde.

Pamatojums

Sabiedrisko pakalpojumu līguma radītajam ekonomiskajam līdzsvaram nevajadzētu būt vienīgajam kritērijam. Būtu jāņem vērā arī ietekme uz sniegto pakalpojumu kvalitāti, piemēram, punktualitāti, saziņas uzturēšanu, pieturvietu skaitu un vilciena reisu biežumu.

Grozījums Nr. 22

Direktīvas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Regulatīvajām iestādēm pēc pieprasījuma, ko iesniedz ieinteresētās personas, un pamatojoties uz **objektīvām ekonomiskām analīzēm**, būtu jānovērtē tādu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu potenciālā ekonomiskā ietekme, kurus sniedz saskaņā ar esošo sabiedrisko pakalpojumu līgumu brīvas piekļuves nosacījumiem.

Grozījums

(15) Regulatīvajām iestādēm **pēc savas iniciatīvas vai** pēc pieprasījuma, ko iesniedz ieinteresētās personas, **un pamatojoties uz objektīvu ekonomikas analīzi**, būtu jānovērtē tādu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu potenciālā ekonomiskā ietekme, kurus sniedz saskaņā ar esošo sabiedrisko pakalpojumu līgumu brīvas piekļuves nosacījumiem.

Pamatojums

Lai noskaidrotu, kādas ir optimālās daļas, kādās iekšzemes pasažieru pārvadājumi būtu jānodrošina saskaņā ar atvērtas piekļuves nosacījumiem un saskaņā ar esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvo iestāžu novērtējumu nedrīkst veikt vienīgi pēc iepriekšēja pieprasījuma.

Grozījums Nr. 23

Direktīvas priekšlikums

18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(18) Novērtējot, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, regulatīvajām iestādēm būtu jāapsver paredzētā pakalpojuma ekonomiskā ietekme uz

Grozījums

(18) Novērtējot, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomiskais līdzsvars, regulatīvajām iestādēm būtu jāapsver paredzētā pakalpojuma ekonomiskā **un sociālā**

esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, ņemot vērā tā ietekmi uz visu pakalpojumu, kas ietverti šādu sabiedrisko pakalpojumu līgumā, rentabilitāti **un** sekas attiecībā uz neto izmaksām kompetentajai publiskajai iestādei, kas piešķir līgumus. Lai veiktu šādu novērtējumu, jāizpēta tādi faktori kā pasažieru pieprasījums, biļešu cenas, biļešu tirdzniecības organizācija, pieturu atrašanās vietas un skaits, kā arī piedāvāto jauno pakalpojumu laika grafiks un biežums.

ietekme uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, ņemot vērā tā ietekmi uz visu pakalpojumu, kas ietverti šādu sabiedrisko pakalpojumu līgumā, rentabilitāti, sekas attiecībā uz **sociālās politikas uzlabošanu konkrētajā teritorijā un neto izmaksas** kompetentajai publiskajai iestādei, kas piešķir līgumus. Lai veiktu šādu novērtējumu, jāizpēta tādi faktori kā pasažieru pieprasījums, biļešu cenas, biļešu tirdzniecības organizācija, pieturu atrašanās vietas un skaits, kā arī piedāvāto jauno pakalpojumu laika grafiks un biežums.

Pamatojums

Regulatīvajai iestādei ir obligāti jāņem vērā sociālās un kohēzijas politikas jautājumi.

Grozījums Nr. 24

Direktīvas priekšlikums 18.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Lai noteiktu, vai pakalpojumi, kas sniegti saskaņā ar brīvo piekļuvi, ir ietekmējuši to pakalpojumu kvalitāti, kas sniegti tajā pašā tīklā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, regulatīvajām iestādēm jāņem vērā ietekme uz tīklu, saziņas uzturēšana un to pakalpojumu precizitāte, kuri sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

Grozījums Nr. 25

Direktīvas priekšlikums 19. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm būtu **jāspēj prasīt**, lai dzelzceļa pārvadājumu

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm būtu **jāprasa**, lai dzelzceļa pārvadājumu

uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas sistēmā.
Ja šāda sistēma ir izveidota, ir jānodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas sistēmā.
Šādai sistēmai būtu jānodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Pamatojums

Visiem iekšzemes pasažieru pārvadājumu operatoriem būtu jāpievienojas biļešu pārdošanas sistēmai, lai piedāvātu pasažieriem iespēju iegādāties jebkura operatora pakalpojumu biļetes no jebkura operatora.

Grozījums Nr. 26

Direktīvas priekšlikums 19.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19a) Ir svarīgi, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistās biļešu integrētu sistēmu izveidē, jo īpaši vietējā un reģionālā transporta jomā, lai dzelzceļa transportam piesaistītu vairāk pasažieru. Šādām sistēmām nebūtu jārada tirgus traucējumi vai diskriminācija starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Pamatojums

Šī atsauce attiecas uz intermodālās satiksmes biļešu sistēmu nozīmi, un tās ir definētas kā „integrētas biļešu sistēmas”.

Grozījums Nr. 27

Direktīvas priekšlikums 19.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19b) Tā kā jaunās dzelzceļa nozares tiesību aktu paketes mērķis ir stiprināt pasažieru tiesības un tā kā “pārvietošanās brīvība” ir viens no Savienības pamatpīlāriem, jāpieliek lielākas pūles, lai

garantētu šīs tiesības arī personām ar invaliditāti un cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Tāpēc uzlabota piekļuve transporta līdzekļiem un infrastruktūrai ir prioritāte. Lai sasniegtu šo mērķi, jāveicina pārrobežu attiecības. Tas attiecas arī uz šai īpašajai pasažieru kategorijai sniegto palīdzību, kas jāaskaņo plašākā sistēmā. Šajā saistībā aicina uzsākt apspriešanos ar sociālajiem partneriem, iedzīvotājiem un personu ar invaliditāti tiesībsargājošajām iestādēm.

Grozījums Nr. 28

Direktīvas priekšlikums 19.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19c) Ņemot vērā pieredzi, kas gūta, izmantojot Direktīvas 2012/34/ES 57. pantā paredzēto regulatīvo iestāžu tīklu, Komisijai ne vēlāk kā līdz 2016. gada 31. decembrim būtu jā sagatavo tiesību akta priekšlikums, kas nostiprina regulatīvo iestāžu tīklu, nodrošinot šā tīkla procedūrām oficiālu statusu, kā arī nodrošinot juridisku statusu pašam tīklam. Minētajai iestādei būtu jāpilda uzraudzības un arbitrāžas pienākumi, lai risinātu pārrobežu un starptautiskas problēmas un izskatītu valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības.

Pamatojums

Līdz 2016. gada decembrim jāizveido Eiropas regulatīvo iestāžu tīkls un jāsāk tā darbība.

Grozījums Nr. 29

Direktīvas priekšlikums 19.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19d) Lai izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un ņemot vērā konkurenci dzelzceļa pārvadājumu nozarē, Komisija apņemas aktīvi atbalstīt un veicināt sociālā dialoga veidošanu Savienības līmenī ar mērķi nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu nozarē strādājošo darba ņēmēju pastāvīgu aizsardzību pret nevēlamo ietekmi, ko varētu radīt tirgus atvēršana, piemēram, sociālo dempingu.

Grozījums Nr. 30

**Direktīvas priekšlikums
19.e apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19e) Pasažieriem jābūt piekļuvei funkcionējošām tranzīta biļešu sistēmām un integrēto biļešu sistēmām. Šādas sistēmas arī padarītu dzelzceļu kā transporta veidu saistošāku iedzīvotājiem. Nozares pārstāvju izstrādātajām tranzīta biļešu sistēmām dalībvalstīs vajadzētu būt savstarpēji sadarbspējīgām, lai varētu izveidot tādu Savienības sistēmu, kas aptver visus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmumus.

Grozījums Nr. 31

**Direktīvas priekšlikums
19.f apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19f) Ņemot vērā pieredzi, kas gūta, izmantojot regulatīvo iestāžu tīklu, kurš izveidots saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 57. pantu, Komisijai ne vēlāk kā līdz 2016. gada 31. decembrim jāpasagatavo tiesību akta priekšlikums, lai tīklu aizstātu ar Eiropas regulatīvo

iestādi, nodrošinot tās procedūrām oficiālu statusu, kā arī nodrošinot šādai iestādei juridisku statusu savlaicīgi pirms iekšzemes pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgus atvēršanas. Minētajai iestādei būtu jāpilda uzraudzības un arbitrāžas pienākumi, lai risinātu pārrobežu un starptautiskas problēmas un izskatītu valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības.

Pamatojums

Eiropas regulatīvajai iestādei jāaizstāj Eiropas regulatīvo iestāžu tīkls līdz 2019. gada decembrim. Ja ES mērķis ir attīstīt vienotu Eiropas dzelzceļa tirgu, regulatīvajai iestādei jābūt Eiropas mēroga. Ir jāizvairās no tā, ka valstu regulatori katrā dalībvalstī atšķirīgi piemēro un interpretē ES noteikumus, it sevišķi gadījumos, kad valsts regulatīvā iestāde nerīkojas efektīvi, nav neatkarīga un kad tai nav pietiekami daudz darbinieku vai resursu.

Grozījums Nr. 32

**Direktīvas priekšlikums
19.g apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19g) Lai izvairītos no maldinoša sociālā dempinga, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums būtu vienīgi jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus tikai tad, ja tas atbilst piemērojamiem darba koplīgumiem vai valsts tiesību aktiem, nosakot tādus pašus standartus dalībvalstī, kurā tas plāno darboties. Tālab būtu jāparedz noteikums par vienlīdzīgu atalgojumu vienā un tajā pašā vietā. Kompetentajai regulatīvajai iestādei būtu jāuzrauga atbilstība šai prasībai.

Pamatojums

Vajadzīgs papildinājums, lai paskaidrotu obligāto prasību, ka dalībvalstī ir jāspēj darboties visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Grozījums Nr. 33

**Direktīvas priekšlikums
19.h apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19h) Valsts regulatīvajai iestādei būtu jāapstiprina noteikumi par darbinieku pārcelšanu vai jāprasa tajos veikt izmaiņas. Attiecībā uz darbiniekiem, kuri jāpārceļ, var paredzēt arī piemērot atteikuma tiesības. Regulatīvajai iestādei, pieņemot lēmumu, būtu jācenšas nepieļaut, ka infrastruktūras pārvaldītājs nodod konfidenciālu informāciju citai integrētā uzņēmuma struktūrai.

Grozījums Nr. 34

Direktīvas priekšlikums 19.i apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19i) Tirgus atvēršana nedrīkst negatīvi ietekmēt dzelzceļa nozares darbinieku darba un sociālos apstākļus. Jāievēro attiecīgās sociālās klauzulas, lai nepieļautu sociālo dempingu un negodīgu konkurenci no to jauno dalībnieku puses, kas neievēro dzelzceļa nozares minimālos sociālos standartus.

Pamatojums

Tirgus atvēršana nedrīkst negatīvi ietekmēt dzelzceļa nozares sociālos un darba apstākļus, un tajā jāievēro valstu tiesību akti sociālās un veselības aizsardzības jomā.

Grozījums Nr. 35

Direktīvas priekšlikums 19.j apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19j) Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem savās drošības sistēmās vajadzētu iedibināt „taisnīguma kultūru”, lai aktīvi mudinātu personālu ziņot par negadījumiem, incidentiem un

bīstamajām situācijām, kas ir saistītas ar drošību, nebaidoties no soda vai diskriminācijas. Taisnīguma kultūra ļauj dzelzceļa nozarei mācīties no pieredzes, kas gūta avārijās, starpgadījumos un gandrīz notikušos nelaimes gadījumos, un tādējādi uzlabot darbinieku un pasažieru drošību uz dzelzceļa.

Grozījums Nr. 36

Direktīvas priekšlikums 19.k apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19k) Komisijai būtu jānodrošina, lai dalībvalstis pareizi un pilnībā ieviestu Padomes Direktīvas 2005/47/EK^{8a} noteikumus.

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

Grozījums Nr. 37

Direktīvas priekšlikums 19.l apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19l) Ņemot vērā vienotās Eiropas dzelzceļa telpas attīstību un dzelzceļa transporta tirgus turpmāko atvēršanu, dalībvalstīm būtu jāizmanto pārstāvības koplīgumi, lai nepieļautu sociālo dempingu un negodīgu konkurenci.

Grozījums Nr. 38

Direktīvas priekšlikums
19m apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19m) Komisijai būtu jānovērtē šīs direktīvas ietekme uz vilcienu personāla darba tirgus attīstību un attiecīgā gadījumā jāierosina jauni tiesību akti par šāda personāla sertificēšanu.

Grozījums Nr. 39

Direktīvas priekšlikums
19n apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19n) Vilciena personāls ir profesionāla grupa dzelzceļa nozarē, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus. Parasti personāls veic darbības drošības uzdevumus dzelzceļa sistēmā un ir atbildīgs par pasažieru komfortu un drošību vilcienā. Būtu lietderīgi ieviest personāla sertifikāciju, kas būtu līdzīga lokomotīvu mašīnistu sertifikācijai, lai nodrošinātu augsta līmeņa kvalifikāciju apliecināšus dokumentus un prasmes, atzītu šīs profesionālās grupas nozīmi dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem drošībai, kā arī veicinātu darba ņēmēju mobilitāti.

Grozījums Nr. 40

Direktīvas priekšlikums
19o apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19o) Valsts regulatīvajai iestādei būtu jāapstiprina noteikumi par darbinieku pārceļšanu vai jāprasa tajos veikt izmaiņas. Attiecībā uz darbiniekiem, kuri jāpārceļ, var paredzēt arī piemērot

atteikuma tiesības. Regulatīvajai iestādei, pieņemot lēmumu, būtu jācenšas nepieļaut, ka infrastruktūras pārvaldītājs nodod konfidenciālu informāciju citai integrētā uzņēmuma struktūrai.

Grozījums Nr. 41

**Direktīvas priekšlikums
20.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20a) Infrastruktūras pārvaldītājiem jāsadarbojas, ja notiek starpgadījumi vai negadījumi, kas ietekmē pārrobežu satiksmi, lai apmainītos ar jebkādu būtisku informāciju un tādējādi izvairītos no plašākas negatīvas ietekmes.

Pamatojums

Līdz šim informācija par starpgadījumiem un negadījumiem, kas kaitē pārrobežu satiksmei, nav tikusi automātiski pārsūtīta citiem skartajiem tīkliem. Infrastruktūras pārvaldītājiem ir jāsadarbojas, lai uzlabotu informācijas plūsmu šādos gadījumos.

Grozījums Nr. 42

**Direktīvas priekšlikums
20.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20b) Regulatīvās iestādes kompetencē jābūt infrastruktūras apkopes darbu uzraudzībai, lai nodrošinātu, ka tie netiek veikti veidā, kas rada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Grozījums Nr. 43

**Direktīvas priekšlikums
20.c apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20c) Infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vertikāli integrētā uzņēmumā, jāspēj piedāvāt saviem darbiniekiem konkrētus sociālos pakalpojumus telpās, kuras izmanto citas vertikāli integrētā uzņēmuma vienības.

Grozījums Nr. 44

**Direktīvas priekšlikums
20.d apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20d) Infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vertikāli integrētā uzņēmumā, jāļauj sadarboties ar citām vertikāli integrētā uzņēmuma vienībām attiecībā uz IT sistēmu izstrādi, ja to atļauj regulatīvā iestāde.

Grozījums Nr. 45

**Direktīvas priekšlikums
20.e apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20e) Regulas (EK) Nr. 1371/2007 9. pantā paredzētie biļešu, tranzīta biļešu un rezervāciju piedāvāšanas nosacījumi Savienībā būtu jāuzskata par izpildītiem, kad līdz 2019. gada 12. decembrim būs izveidota kopīga ceļojumu informācijas un biļešu pārdošanas sistēma atbilstīgi šīs direktīvas noteikumiem.

Pamatojums

Papildina 13.a panta grozījumus attiecībā uz kopīgu biļešu pārdošanas sistēmu.

Grozījums Nr. 46

Direktīvas priekšlikums 20.f apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20f) Nekavējoties pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, regulatīvai iestādei būtu jā sagatavo vadlīnijas par infrastruktūras pārvaldītāja neatkarības pastiprināšanu. Šajās vadlīnijās būtu jā iekļauj noteikumi, kas paredz pietiekamu uzteikuma termiņu piemērošanu, kuru laikā nav iespējama uzraudzības padomes un valdes locekļu, kā arī viņiem tieši pakļauto uzņēmuma vadītāju pārcelšana; noteikumi par iespēju vienlaicīgi ieņemt amatus dažādu juridisku vienību padomēs vertikāli integrētos uzņēmumos; par iespēju būt finansiāli ieinteresētam vertikāli integrētu uzņēmumu citā juridiskā vienībā vai saņemt jebkādu finansiālu labumu no tās un par viņu uz sniegumu balstīta atalgojuma elementiem, kuri nav atkarīgi no citu vertikāli integrētā uzņēmuma juridisko vienību uzņēmējdarbības rezultātiem. Vadlīnijās būtu jā iekļauj arī noteikumi par to, kā izvairīties no jebkādiem interešu konfliktiem, par konfidencialas informācijas atklāšanu attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļu un attiecīgā gadījumā viņiem tieši pakļauto uzņēmuma vadītāju pārcelšanu jebkādā vadošā amatā citā juridiska vienībā vertikāli integrētā uzņēmumā, kā arī par atsevišķām telpām un par aizsargātu piekļuvi informācijas sistēmām.

Grozījums Nr. 47

Direktīvas priekšlikums 20.g apsvēruma (jauns)

(20g) Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstis jebkurā laikā var brīvi izvēlēties starp dažāda veida infrastruktūras pārvaldītāju struktūrām, kas pastāv līdzās Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā, proti, nodalītiem un vertikāli integrētiem uzņēmumiem, pat ja tās jau ir ieviesušas nodalītu struktūras veidu. Ar šo direktīvu paredz dažādus noteikumus un principus, kas reglamentē šādu struktūru iekšējo organizāciju.

Grozījums Nr. 48

**Direktīvas priekšlikums
20.h apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20h) Šajā direktīvā uzraudzības padomes, direktoru padomes, valdes vai citu institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, koncepcija būtu jāpiemēro dalībvalstī spēkā esošajām korporatīvajām struktūrām, vienlaicīgi cik vien iespējams izvairoties no papildu institūciju izveidošanas.

Grozījums Nr. 49

**Direktīvas priekšlikums
1. pants – -1. punkts (jauns)
Direktīva 2012/34/ES
1. pants – 2.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

-1. Direktīvas 1. pantam pievieno šādu jaunu punktu:

"2.a Šīs direktīvas mērķis ir padarīt dzelzceļa transportu kā transporta veidu saistošāku Eiropas iedzīvotājiem. Direktīvas mērķis ir palīdzēt izveidot praktiski izmantojamas informācijas un integrēto biļešu sistēmas. Tranzīta biļešu

sistēmām, ko izveidojis katras dalībvalsts nozares pārstāvis, būtu jābūt sadarbspējīgām un jābūt sasaistītām, lai sekmētu Savienības mēroga sistēmas izveidi, kurā aptverti visi dzelzceļa pasažieru pārvadātāji."

Grozījums Nr. 50

Direktīvas priekšlikums

1. pants – -1.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

1. pants – 2.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

-1a. Direktīvas 1. pantam pievieno šādu jaunu punktu:

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

Grozījums Nr. 51

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

3. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(b) svīturo 5. punktu;

svītrots

Grozījums Nr. 52

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – ca un cb apakšpunkts (jauni)

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

(ca) Pievieno šādu 32. punktu.

"(32) „integrētā bilešu sistēma” ir bilešu sistēma, kas ļauj personai ceļot, veicot pārsēšanos viena transporta veida transportlīdzekļos vai dažādu transporta veidu transportlīdzekļos, piemēram, vilcienos, autobusos, tramvajos, metro, prāmjos vai lidmašīnās;"

(cb) Pievieno šādu 33. punktu.

"(33) „tranzīta biļete” ir biļete vai biļetes, kas uzskatāmas par pārvadājuma līgumu par tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi;"

Pamatojums

Ar šo grozījumu papildina 7.d panta 2. punkta f) apakšpunktu un koordinācijas komitejas lomu attiecībā uz šajā grozījumā ierosināto integrētās bilešu sistēmas attīstību. Šāda definīcija ir izmantota Regulā (EK) Nr. 1371/2007. Precizitātes nolūkā tā būtu jāiekļauj arī šajā direktīvā, kas attiecas uz to pašu jomu.

Grozījums Nr. 53

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – cc apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

(cc) Pievieno šādus 34. un 35. punktu:

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

(35) "valde" ir jebkura personu grupa, kuras atbildīgas par uzņēmuma ikdienas pārvaldības darbību īstenošanu;"

Grozījums Nr. 54

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – cd apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(cd) Pievieno šādu 36. punktu:

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

Grozījums Nr. 55

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 2. punkts – ievadteikums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

(Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.)

Pamatojums

Ierosinātie stingrie nošķiršanas noteikumi nepieļaus dažādu veidu sadarbību starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kas, kā liecina iepriekšējā pieredze, var nodrošināt plašākus dzelzceļa tīkla ieguvumus ES dalībvalstīs. Attiecīgos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jābūt iespējai pieņemt kopīgus lēmumus, kas nodrošina tīkla ieguvumus ar nosacījumu, ka tas notiek pārredzami un nediskriminējoši. Tādējādi viņi izmantos ietekmi vienam pār otru sadarbības jomās, bet ne tiesību „kontroles” jomā.

Grozījums Nr. 56

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 4.a punkts (jauns)

4.a Ar nosacījumu, ka tiek ievēroti 1.–3. punkta noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāja institucionālo nošķiršanu, ka nerodas interešu konflikts un ka ir garantēta komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte, dalībvalstis var infrastruktūras pārvaldītājam atļaut pārredzami, neizslēdzoši un nediskriminējoši slēgt sadarbības līgumus ar vienu vai vairākiem pieteikumu iesniedzējiem par konkrētu līniju vai tīkla vietējo vai reģionālo daļu tā, lai šādu pieteikuma iesniedzēju motivētu palielināt savas sadarbības efektivitāti saistībā ar attiecīgo tīkla daļu. Šādi motivējoši stimuli ietver maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājumus, kas atbilst infrastruktūras pārvaldītāja iespējamiem izmaksu ietaupījumiem sadarbības rezultātā. Šāda sadarbība tiek vērsta uz pārtraukumu, apkopes darbu vai pārslogotas infrastruktūras, vai tādas līnijas vai tīkla daļas efektīvāku pārvaldību, kas bieži saskaras ar kavējumiem, vai uz drošības uzlabošanu. Tās ilgums nedrīkst pārsniegt piecus gadus, un to var atjaunot. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 55. pantā minēto regulatīvo iestādi par plānoto sadarbību. Regulatīvā iestāde dod savu iepriekšēju apstiprinājumu sadarbības līgumam, pieprasa tā grozījumus vai noraida to, ja nav atbilstības iepriekš izklāstītajiem nosacījumiem. Tā var pieprasīt līguma grozījumus jebkurā līguma darbības posmā. Infrastruktūras pārvaldītājs informē 7.d pantā minēto koordinācijas komiteju par sadarbības līgumu.

Pamatojums

Neatkarīgam infrastruktūras pārvaldītājam vajadzētu būt iespējai slēgt līgumus ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai uzlabotu tīkla īpašas līnijas vai daļas darbības rezultātus. Šāds līgums būtu jāapstiprina regulatīvajai iestādei, un tā darbības laikam vajadzētu būt ierobežotam.

Grozījums Nr. 57

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

Būtu jāatļauj dalībvalstīm arī turpmāk izvēlēties, vai nošķirt infrastruktūras pārvaldītāju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai veidot integrētu struktūru.

Grozījums Nr. 58

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.a, 7.b un 7.c pants

Komisijas ierosinātais teksts

7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

2. Vertikāli integrētu uzņēmumu juridiskās vienības, kas aktīvi darbojas dzelzceļa

Grozījums

7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

2. Vertikāli integrētu uzņēmumu juridiskās vienības, kas aktīvi darbojas dzelzceļa

pārvadājumu pakalpojumu tirgū, nav infrastruktūras pārvaldītāja **tieši vai netieši** akcionāri. Kā arī infrastruktūras pārvaldītājs nav **tiešs vai netiešs** akcionārs nevienā vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajā vienībā, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgū.

3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbību, un vertikāli integrēta uzņēmuma galīgajam īpašniekam maksāt dividendes. Infrastruktūras pārvaldītājs **nevar** piešķirt aizdevumus **citām** vertikāli integrētā **uzņēmuma juridiskām vienībām**, un **neviens cits vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskā vienība nevar piešķirt aizdevumus infrastruktūras pārvaldītājam**. Visi pakalpojumi, ko infrastruktūras pārvaldītājam piedāvā citas juridiskas personas, balstās uz līgumiem un par tiem maksā tirgus cenās. Infrastruktūras pārvaldītāja parāds ir skaidri nodalīts no vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību parāda, un šos parādus apkalpo atsevišķi. Infrastruktūras pārvaldītāja un vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību uzskaitē tiek vesta tādā veidā, lai nodrošinātu šo noteikumu izpildi, un infrastruktūras pārvaldītājam un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām tiek pieļautas atsevišķas finanšu plūsmas.

pārvadājumu pakalpojumu tirgū, nav infrastruktūras pārvaldītāja akcionāri **ne tieši, ne netieši, ne arī ar meitasuzņēmumu starpniecību**. Kā arī infrastruktūras pārvaldītājs nav akcionārs nevienā vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajā vienībā, kas darbojas dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgū **ne tieši, ne netieši, ne arī ar meitasuzņēmumu starpniecību**.

3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbību, un vertikāli integrēta uzņēmuma galīgajam īpašniekam maksāt dividendes. Infrastruktūras pārvaldītājs **var** piešķirt aizdevumus **tikai saviem meitasuzņēmumiem, kuri nodarbojas ar infrastruktūras pārvaldību**. Vertikāli integrētā **uzņēmumā infrastruktūras pārvaldītājam aizdevumus var piešķirt kontrolakciju sabiedrība**, un **šāda piešķiršana iepriekš jāapstiprina 55. pantā minētajai regulatīvajai iestādei. Kontrolakciju sabiedrība, lai apmierinātu regulatīvās iestādes prasības, parāda, ka aizdevums ir piešķirts, pamatojoties uz tirgus nosacījumiem, un ka tas atbilst 6. panta noteikumiem. Regulatīvā iestāde kontrolē faktisko aizdevuma izmaksāšanu un atmaksāšanu saskaņā ar 56. panta 12. punktu**. Visi pakalpojumi, ko infrastruktūras pārvaldītājam piedāvā citas juridiskas personas, balstās uz līgumiem un par tiem maksā tirgus cenās. Infrastruktūras pārvaldītāja parāds ir skaidri nodalīts no vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību parāda, un šos parādus apkalpo atsevišķi. Infrastruktūras pārvaldītāja un vertikāli integrēta uzņēmuma citu juridisko vienību uzskaitē tiek vesta tādā veidā, lai nodrošinātu šo noteikumu izpildi, un infrastruktūras pārvaldītājam un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām tiek pieļautas atsevišķas finanšu plūsmas.

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

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

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

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

4. Neskarot 8. panta 4. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs **var piesaistīt** līdzekļus kapitāla tirgos **tikai** neatkarīgi. Citas vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskās vienības nedrīkst piesaistīt līdzekļus, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju.

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

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

pārvaldītāja valdē vai tā vadoši darbinieki.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vadošu amatu.

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs personāls, **un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekļuvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Iekšējie noteikumi vai darba līgumi nepārprotami ierobežo kontaktus ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām līdz oficiālai saziņai saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām, kas tiek veiktas arī saistībā ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ārpus vertikāli integrētā uzņēmuma. Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta c) apakšpunktā, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidenciālā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.**

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

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs personāls. **Konfidenciāla informācija, kas ir infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā, tiek pienācīgi aizsargāta un netiek nodota citām vienībām.**

Infrastruktūras pārvaldītājs var piedāvāt saviem darbiniekiem sociālos pakalpojumus, piemēram, tādus, ko nodrošina skolās, bērnudārzos, sporta centros un restorānos citu vertikāli integrēta uzņēmuma juridisko vienību izmantotajās telpās. Infrastruktūras pārvaldītājs var sadarboties ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma vienībām, lai attīstītu savas informācijas sistēmas.

Regulatīvā iestāde apstiprina pasākumus, kas saistīti ar šā punkta īstenošanu, vai prasa izdarīt tajos izmaiņas, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Regulatīvā iestāde var prasīt integrētajam uzņēmumam sniegt tai visu informāciju, kas varētu būt nepieciešama.

6. Infrastruktūras pārvaldītājam ir vajadzīgā organizatoriskā kapacitāte, lai neatkarīgi izpildītu visas savas funkcijas.

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

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

7.a *Dalībvalstis pieprasa regulatīvajai iestādei izstrādāt vadlīnijas par nosacījumiem, kas jāpilda, lai veicinātu infrastruktūras pārvaldītāja darbinieku un vadītāju efektīvu neatkarību vertikāli integrētā uzņēmumā un nodrošinātu, ka netiek pieļauti interešu konflikti un konfidenciālas informācijas izpaušana. Šādas vadlīnijas vertikāli integrētam uzņēmumam ir saistošas.*

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

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

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

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

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

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

(a) nav saņemtas piemērotas atbildes uz Komisijas informācijas pieprasījumu saskaņā ar 2. punktu vai

(b) attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs neizpilda prasības, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, vai

(c) prasību, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, izpilde nav pietiekama, lai nodrošinātu vienādus noteikumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un novērstu konkurences traucējumus dalībvalstī, kurā attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs ir reģistrēts.

Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.

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

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

3. Dalībvalstis var ierobežot 10. pantā minētās piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, kurā ietilpst attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs, ja Komisija:

(a) **informē dalībvalstis, ka** nav saņemtas piemērotas atbildes uz Komisijas informācijas pieprasījumu saskaņā ar 2. punktu vai

(b) saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru nolemj, ka attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs neatbilst 7.a un 7.b pantā noteiktajām prasībām, vai

(c) saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru nolemj, ka prasību, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, izpilde nav pietiekama, lai nodrošinātu vienādus noteikumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un novērstu konkurences traucējumus dalībvalstī, kurā attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs ir reģistrēts.

Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu **un vienlaicīgi ierosina pret attiecīgo dalībvalsti oficiālu pārkāpuma procedūru saskaņā ar Līguma par Eiropas savienības darbību 258. pantu.**

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

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

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

Grozījums Nr. 59

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 60

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 2. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(e) infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru, tostarp prioritātes noteikumiem jaudas sadalei starp dažādu kategoriju infrastruktūras lietotājiem;

Grozījums

(e) infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūru, tostarp prioritātes noteikumiem jaudas sadalei starp dažādu kategoriju infrastruktūras lietotājiem; **ja ir iesniegti pretrunīgi pieprasījumi par dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, koordinācijas principus reglamentē saskaņā ar 46. panta 4. punktu;**

Pamatojums

Koordinācijas komitejai būtu jāapspriež prioritārie noteikumi jaudas piešķiršanai, tostarp noteikumi, kas jāpieņem tad, ja ir iesniegti pretrunīgi pieprasījumi, — tādēļ tekstā ir norādīta atsauce uz 46. panta 4. punktu. Ja ir iesniegti konkurējoši pieprasījumi par piekļuvi sliežu ceļiem, infrastruktūras pārvaldītājs nedrīkst nepamatoti vairāk atbalstīt lielos un ignorēt mazos klientus.

Grozījums Nr. 61

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 2. punkts – ga apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ga) problēmas, ar kurām saskaras dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāji, tostarp pakalpojumu sniegšanas kvalitāte, infrastruktūras maksa un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu cenu līmenis un pārredzamība;

Pamatojums

Apspriešanās ar dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem sniegtu koordinācijas komitejai svarīgu informāciju, lai tā varētu pildīt savu pienākumu kā infrastruktūras pārvaldītāja un dalībvalsts padomdevēja.

Grozījums Nr. 62

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

Ir jāparedz noteikumi, ar kuriem regulē koordinācijas komitejas izveidi. Komitejas izveide nedrīkst ierobežot dalībvalstu rīcības brīvību un lemšanas tiesības dzelzceļa infrastruktūras jomā vai komercnoslēpuma principu ne attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāju, ne dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Grozījums Nr. 63

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Koordinācijas komiteja izveido reglamentu, tostarp, jo īpaši, noteikumus par dalību sanāksmēs un to biežumu, kam jābūt vismaz reizi ceturksnī. Ziņojumu par koordinācijas komitejas apspriedēm katru gadu iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam, dalībvalstij, attiecīgajai regulatīvajai iestādei un Komisijai ar norādi par komitejas locekļu attiecīgajām nostājām.

Grozījums

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

Grozījums Nr. 64

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji piedalās un sadarbojas tīklā nolūkā izstrādāt Savienības dzelzceļu infrastruktūru, jo īpaši, lai nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu Eiropas transporta tīkla izveidi, ietverot pamattīkla koridorus, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plānu, kas noteikts Lēmumā 2012/88/ES¹².

Grozījums

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

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

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

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

¹¹ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

¹² OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp.

¹¹ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

¹² OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp.

Pamatojums

Pārrobežu ceļošanas veicināšanas nolūkā ir jānodrošina koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem.

Grozījums Nr. 65

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Tīkls piedalās tirgus uzraudzības pasākumos, kas minēti 15. pantā, un novērtē infrastruktūras pārvaldītāju darba efektivitāti, pamatojoties uz kopējiem rādītājiem un kvalitātes kritērijiem, piemēram, to tīklu uzticamību, jaudu, pieejamību, punktualitāti un drošību, aktīvu kvalitāti un izmantošanu, apkopi, atjaunošanu, uzlabojumiem, ieguldījumiem **un** finanšu efektivitāti.

Grozījums

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

Grozījums Nr. 66

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Komisija **var pieņemt** pasākumus, kas tīklam nosaka kopīgus principus un praksi, jo īpaši lai nodrošinātu salīdzinošās novērtēšanas konsekvenci, un procedūras, kas jāievēro sadarbībai tīklā. Šos pasākumus pieņem, izmantojot **īstenošanas** aktu saskaņā ar **62. panta 3. punktā** minēto procedūru.

Grozījums

3. **Nemot vērā tīkla viedokli**, Komisija **pieņem** pasākumus, kas tīklam nosaka kopīgus principus un praksi, jo īpaši lai nodrošinātu salīdzinošās novērtēšanas konsekvenci, un procedūras, kas jāievēro sadarbībai tīklā. Šos pasākumus pieņem, izmantojot **deleģēto** aktu saskaņā ar **60. pantā** minēto procedūru."

Grozījums Nr. 67

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 5. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

10. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) iekļauj šādu 2.a punktu:

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

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

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

Pamatojums

Jārisina jautājums par to uzņēmumu piekļuvi pasažieru un kravu pārvadājumu tirgum, kuru kontrole tiek veikta trešās valstīs. Ir jānodrošina, lai līdzsvarotu nosacījumu pamatā ir savstarpīguma princips. Ja šādu nosacījumu nav, nevienai dalībvalstij nevar pieprasīt atvērt savu tirgu uzņēmumiem, kas reģistrēti trešās valstīs, vai uzņēmumiem, kurus tieši vai netieši kontrolē personas no trešām valstīm. Definīcija aizgūta no Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju.

Grozījums Nr. 68

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

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

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

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

Grozījums Nr. 69

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

Sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru neuzskata par izjauktu, ja regulatīvā iestāde paredz, ka iespējamais jaunais pakalpojums galvenokārt radītu ieņēmumus dzelzceļa nozarei, nevis tos atņemt, un ieņēmumu zudumi attiecībā uz pakalpojumu kopumu sabiedrisko pakalpojumu līgumā vai līgumos, ja tādi ir, nebūtu būtiski.

Saskaņā ar minēto analīzi un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstīs var atļaut, grozīt vai atteikt piekļuves tiesības prasītajam pasažieru pārvadājumu pakalpojumam.

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

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

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

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

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

Isteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

Isteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu;

da) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kam saskaņā ar 38. panta 4. punktu ir pieprasītā jauda.

Pamatojums

Kritēriji, ar kuriem nosaka ekonomisko līdzsvaru, ir jāprecizē detalizētāk. Teksts pārņemts no Direktīvas 2012/34/ES 21. apsvēruma un Komisijas 2010. gada skaidrojošajām pamatnostādņēm.

Grozījums Nr. 70

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 3. un 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

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

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas piekļuves iespēju."

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

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa

Grozījums

c) panta 3. **un 4.** punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

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

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

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

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas piekļuves iespēju."

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

4. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa

pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2016. gada 16. decembris pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. **Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 62. panta 3. punktā.**

pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un pamatojoties uz 57. panta 1. punktā minētajām tīkla darbībām, Komisija līdz 2016. gada 16. decembris pieņem pasākumus, detalizēti nosakot kārtību un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šā panta 1., 2. un 3. punktu. **Šos deleģētos aktus pieņem saskaņā ar 60. pantā minēto procedūru.**

Pamatojums

Kritēriji, ar kuriem nosaka ekonomisko līdzsvaru, ir jāprecizē detalizētāk. Teksts pārņemts no Direktīvas 2012/34/ES 21. apsvēruma un Komisijas 2010. gada skaidrojošajām pamatnostādnēm.

Grozījums Nr. 71

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13.a pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Kopīgas informācijas un **integrētās** biļešu sistēmas

Grozījums

Kopīgas informācijas un biļešu sistēmas

Pamatojums

Šajā pantā ir paredzēta nevis intermodālās satiksmes biļešu sistēmas, bet tranzīta biļešu sistēmas izveide dzelzceļam.

Grozījums Nr. 72

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13.a pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

1. **Visus ar kustību grafikiem saistītos datus uzskata par publisku informāciju un attiecīgi nodrošina to pieejamību.**

informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. **Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu.**

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

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

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

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

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

Jebkurš dalībnieku noslēgts līgums atbilst konkurences noteikumiem.

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

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

Dalībvalstis var arī prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi **un cita veida transporta pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji** piedalītos vienotā **sadarbspējīgā ceļojumu** informācijas un integrētā biļešu sistēmā, **kas nodrošina biļetes, tranzīta biļetes** un rezervāciju, vai **pieņem lēmumu piešķirt attiecīgām iestādēm pilnvaras izveidot** šādu sistēmu. Ja šāda sistēma ir izveidota, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus **un citus pasažieru**

pārvadājumu pakalpojumu sniedzējus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

¹³ *OV L ., 14. lpp.*

¹⁴ *OV L ., 1. lpp.*

Pamatojums

Būtu jānošķir tranzīta biļešu un integrēta biļešu sistēma. Tā kā dzelzceļa nozarē pēc iespējas drīzāk būtu jāizveido funkcionējoša tranzīta biļešu sistēma, integrētās biļešu sistēmas risinājumi attiecībā uz intermodālās satiksmes biļetēm būtu jāīsteno kā nākamais solis.

Grozījums Nr. 73

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

*2. Dalībvalstis **izveido un koordinē, tostarp attiecībā uz galvenajiem Savienības maršrutiem, valstu** ārkārtas rīcības plānus, lai pakalpojumu būtisku traucējumu gadījumā, **kas radušies dabas vai cilvēka darbības izraisītu katastrofu dēļ,** sniegtu palīdzību pasažieriem, **ņemot vērā Komisijas Lēmumu 2008/164/EK***. **Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nodrošina pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, un stacijas apsaimniekotājs izveido savu ārkārtas rīcības plānu atbilstīgi valsts ārkārtas rīcības plāniem.***

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

Grozījums Nr. 74

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

19. pants – da apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Direktīvas 19. pantā pievieno šādu punktu:

„(da) ir apņēmušās piemērot to dalībvalstu attiecīgos pārstāvības koplīgumus, kurās uzņēmumi vēlas darboties;”

Pamatojums

Ja ir jāpanāk, lai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus kļūtu atvērtāks, ir jāuzlabo labas reputācijas prasības attiecībā uz to darba nosacījumu ievērošanu, kuri dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāizpilda, lai iegūtu licenci un nepieļautu, ka lielākas konkurences dēļ pasliktinās darba apstākļi.

Grozījums Nr. 75

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

42. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

„1.a Lai nepieļautu pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju, šīs direktīvas 55. pantā minētā regulatīvā iestāde sniedz šāda pamatnolīguma iepriekšēju apstiprinājumu un pēc savas iniciatīvas uzrauga spēkā esošo pamatnolīgumu. Pretendentam ir tiesības iesniegt pārsūdzību regulatīvajai iestādei, ja tas uzskata, ka attieksme pret to ir bijusi negodīga, diskriminējoša vai tas ir citādi cietis pamatnolīguma dēļ. Ja tiek pārsūdzēts pamatnolīgums, regulatīvā

iestāde vai nu apstiprina, ka pamatnolīgumā nav vajadzīgas izmaiņas, vai arī pieprasa grozīt pamatnolīgumu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc tam, kad regulatīvā iestāde ir saņēmusi pārsūdzību. Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izpilda regulatīvās iestādes lēmumu, tiklīdz tas ir faktiski iespējams un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā viena mēneša laikā pēc šā lēmuma paziņojuma saņemšanas no regulatīvās iestādes. Regulatīvā iestāde, pildot šajā punktā minētās funkcijas, īpašu uzmanību velta komercnoslēpumu aizsardzībai.

Pamatojums

Ir svarīgi ļaut regulatīvajām iestādēm uzraudzīt pamatnolīgumus, kas var būt galvenais diskriminācijas cēlonis.

Grozījums Nr. 76

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.b punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/EK

46. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Pamatojums

Pat neatkarīgs infrastruktūras pārvaldītājs var vēlēties atbalstīt lielākos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, nevis mazākos, jo lielākie uzņēmumi kopumā pieprasa lielāku jaudu un tādēļ vairāk papildina infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumus. Šajā grozījumā ir precizēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs nedrīkst nepamatoti vairāk atbalstīt lielos un ignorēt mazos klientus, ja ir iesniegti konkurējoši pieprasījumi par piekļuvi sliežu ceļiem.

Grozījums Nr. 77

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.c punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

54. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Pamatojums

Grozījumi 54. panta 1. punktā izdarīti, lai nodrošinātu, ka informācija par traucējumu vienā tīklā, kas varētu ietekmēt satiksmi citā dalībvalstī, tiek paziņota citiem iespējami skartās infrastruktūras pārvaldītājiem.

Grozījums Nr. 78

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.d punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

55. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.d Direktīvas 55. pantam pievieno šādu jaunu punktu:

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

Grozījums Nr. 79

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.e punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

56. pants

Spēkā esošais teksts

Grozījums

Regulatīvās iestādes funkcijas

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

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam

8.e Direktīvas 56. pantu groza šādi:

Regulatīvās iestādes funkcijas

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

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam

prasa vai var prasīt samaksāt;

f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;

g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu.

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

3. Regulatīvā iestāde cieši sadarbojas arī ar valsts drošības iestādi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā [19] nozīmē un ar licencēšanas iestādi šīs direktīvas nozīmē.

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

prasa vai var prasīt samaksāt;

f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;

g) pakalpojumu pieejamību un maksas noteikšanu par tiem saskaņā ar 13. pantu;

ga) plānotu vai neplānotu infrastruktūras tehnisko apkopi.

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

3. Regulatīvā iestāde cieši sadarbojas arī ar valsts drošības iestādi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā [19] nozīmē, un ar licencēšanas iestādi šīs direktīvas nozīmē.

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

savā lēmumā to pamato.

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

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

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. 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.

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

savā lēmumā to pamato.

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

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

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. **Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja, apkalpes iestāžu vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārvaldītāju noteiktā maksa par piekļuvi dzelzceļam, dzelzceļa stacijām, to ēkām un aprīkojumam, tostarp satiksmes informācijas sniegšanai, nav diskriminējoša. Šādā nolūkā ir jāpaziņo regulatīvajai iestādei par šajā pantā minēto maksu plānotajām apmēra vai struktūras izmaiņām vismaz divus mēnešus pirms šo izmaiņu plānotās spēkā stāšanās dienas. Vismaz vienu mēnesi pirms plānotās spēkā stāšanās dienas regulatīvā iestāde var pieprasīt plānoto izmaiņu samazināšanu vai palielināšanu vai to atlikšanu vai atcelšanu.** Pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs nodaļas prasības.

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

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

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

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

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

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

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

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

sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

Ja tiek iesniegta *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*.

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

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

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

Neskarot par valsts atbalsta jautājumiem

sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

Ja tiek iesniegta *sūdzība* par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozīšanu saskaņā ar *tās norādījumiem*. ***Infrastrukturās pārvaldītājs izpilda regulatīvās iestādes lēmumu ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc šā paziņojuma saņemšanas par šo lēmumu.***

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

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

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

Neskarot par valsts atbalsta jautājumiem

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

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

Grozījums Nr. 80

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.f punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

57. pants – 9.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

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

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

Grozījums

8.f Direktīvas 57. pantā pievieno šādu punktu:

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

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

Viena gada laikā kopš šīs direktīvas stāšanās spēkā un vēlākais līdz 2019. gada 31. decembrim, Komisija pieņem tiesību akta priekšlikumu, ar ko izveido Eiropas

regulatīvo iestādi, un piešķir tai juridiskas personas statusu kopā ar uzraudzības un arbitrāžas funkcijām, to pilnvarojot risināt pārrobežu jautājumus un izskatīt valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības. Šī jaunā struktūra aizstāj Eiropas regulatīvo iestāžu tīklu.”;

Grozījums Nr. 81

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 82

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Līdz tam pašam datumam ***Eiropas regulatīvā iestāde*** novērtē, vai diskriminējošā prakse vai citi konkurences traucējumu veidi arvien vēl pastāv, ***un publicē ieteikumus turpmākajiem politikas pasākumiem.*** Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina jaunus tiesību aktus, ***kas***

balstīti uz šiem ieteikumiem.

Grozījums Nr. 83

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**9.a Direktīvas 63. panta 1. punktam
pievieno šādu daļu:**

**"Komisijai ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc šīs
direktīvas stāšanās spēkā būtu jānovērtē
šīs direktīvas ietekme uz vilcienu
personāla darba tirgus attīstību un
vajadzības gadījumā jāierosina jauni
tiesību akti par šāda vilcienu personāla
sertificēšanu.";**

Grozījums Nr. 84

Direktīvas priekšlikums

1.a pants (jauns)

Regula (EK) 1371/2007

2. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a pants

**Regulu (EK) Nr. 1371/2007 groza šādi:
Direktīvas 2. panta 3. punktu aizstāj ar
šādu:**

**"3. Stājoties spēkā šai regulai, visiem
dzelzceļa pasažieru pārvadājumu
pakalpojumiem Savienībā piemēro 9.,
10., 11., 12., 19. pantu, 20. panta
1. punktu un 26. pantu."**

Pamatojums

Šīs izmaiņas Regulā (EK) Nr. 1371/2007 ir vajadzīgas, lai saskaņotu tekstu ar jaunajiem noteikumiem attiecībā uz tiešās satiksmes biļetēm un IT sistēmu izmantošanu. Tās ir ietvertas Regulas Nr. 1371/2007 9. un 10. pantā. Ņemot vērā, ka 9. pants jau tiek piemērots, dalībvalstis varētu pagaidām nepiemērot 10. pantu. To transponēšanu vajadzētu padarīt par obligātu, lai

radītu saskaņotu tiesisko situāciju.

Grozījums Nr. 85

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Grozījums

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

Grozījums Nr. 86

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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