



EUROPOS PARLAMENTAS

2009 - 2014

Plenarinio posėdžio dokumentas

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**

PRANEŠIMAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė
(COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Saïd El Khadraoui

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
- *** Pritarimo procedūra
- ***I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)
- ***II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)
- ***III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.)

Teisės akto projekto pakeitimai

Parlamento padaryti teisės akto projekto pakeitimai žymimi ***pusjuodžiu kursyvu***. Paryškimas *paperastu kursyvu* parodo atitinkamiems skyriams tas teisės akto projekto vietas, kurias siūloma taisyti rengiant galutinį tekstą (pvz., tekste tam tikra kalba paliktas akivaizdžias klaidas ar praleistas vietas). Pasiūlytiems tokio pobūdžio pakeitimams reikalingas atitinkamų skyrių sutikimas.

Su esamu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, susijusio pakeitimo antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas esamas teisės aktas ir keičiama šio teisės akto dalis. Perimtos esamo teisės akto nuostatų, kurias Parlamentas nori iš dalies keisti, nors jos nepakeistos teisės akto projekte, dalys žymimos ***pusjuodžiu*** šriftu. Išbrauktos tokių nuostatų teksto dalys žymimos laužtiniais skliaustais: [...].

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS	5
AIŠKINAMOJI DALIS	70
MAŽUMOS NUOMONĖ	74
UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ	75
REGIONINĖS PLĖTROS KOMITETO NUOMONĖ	100
PROCEDŪRA.....	115

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriami bendra Europos geležinkelių erdvė (COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2013) 0029),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 91 straipsnį, pagal kuriuos Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C7-0025/2013),
 - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
 - atsižvelgdamas į Prancūzijos Senato, Lietuvos Respublikos Seimo, Liuksemburgo Deputatų Rūmų, Nyderlandų Senato, Nyderlandų Atstovų Rūmų ir Švedijos parlamento pagal Protokolą Nr. 2 dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo pateiktas pagrįstas nuomones, kuriose tvirtinama, jog teisėkūros procedūra priimamo akto projektas neatitinka subsidiarumo principo,
 - atsižvelgdamas į 2013 m. liepos 11 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
 - atsižvelgdamas į 2013 m. spalio 8 d. Regionų komiteto nuomonę²,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 55 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto bei Regioninės plėtros komiteto nuomones (A7-0037/2014),
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jo tekstą nauju tekstu;
 3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

¹ OL C 327, 2013 11 27, p. 122.

² OL C 356, 2013 12 5, p. 92.

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(1) per paskutinį dešimtmetį keleivių vežimo geležinkeliais apimtis didėjo nepakankamai, kad keleivinio geležinkelių transporto dalis, palyginti su automobilių ir oro transporto dalimi, padidėtų. Keleivinis geležinkelių transportas, kaip transporto rūšis, Europos Sąjungoje sudarė 6 %, ir ši dalis beveik nesikeitė. Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos atsiliko nuo vis didėjančio pasiūlos poreikio ar kokybės reikalavimų;

Pakeitimas

(1) per paskutinį dešimtmetį **Europos greitkelių tinklas padidėjo 27 proc., o naudojamas geležinkelių tinklas sumažėjo 2 proc.** **Be to**, keleivių vežimo geležinkeliais apimtis didėjo nepakankamai, kad keleivinio geležinkelių transporto dalis, palyginti su automobilių ir oro transporto dalimi, padidėtų. Keleivinis geležinkelių transportas, kaip transporto rūšis, Europos Sąjungoje sudarė 6 *proc.*, ir ši dalis beveik nesikeitė, **ir** keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos atsiliko nuo vis didėjančio pasiūlos poreikio ar kokybės reikalavimų;

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(1a) geležinkelių transporto dalis Europoje yra nepakankama visų pirma dėl nesąžiningos konkurencijos su kitomis transporto rūšimis, politinės valios plėtoti geležinkelių transportą stokos ir nepakankamų investicijų į geležinkelių tinklus;

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 2 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(2a) reikėtų įvertinti šių direktyvų nuostatų poveikį – patikrinti suteiktų paslaugų kokybę vadovaujantis faktinėmis aplinkybėmis, pateiktų pasiūlymų ir naudojimo rodikliais bei patirtomis sąnaudomis ir taikytomis kainomis;

Pagrindimas

Svarbu tiksliai išanalizuoti liberalizavimo Europoje pasekmes rezultatų ekonomikos, socialinėje ir aplinkos apsaugos srityse požiūriu.

Pakeitimas 4

**Pasiūlymas dėl direktyvos
2 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(2b) norint sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę labai svarbu, kad per nustatytą terminą visose valstybėse narėse būtų veiksmingai ir visapusiškai taikomi atitinkami teisės aktai. Atsižvelgdamos į šiame sektoriuje nustatytus trūkumus valstybės narės turėtų atidžiai stebėti, kad būtų įgyvendinami Sąjungos teisės aktai;

Pakeitimas 5

**Pasiūlymas dėl direktyvos
2 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(2c) iš įvairių tyrimų ir klausimų matyti, kad valstybėse narėse, kurios atvėrė savo rinkas vidaus keleiviniam transportui, pavyzdžiui, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje, geležinkelių rinka išaugo, taip pat padidėjo keleivių ir

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(3) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė⁸, sukuriama bendra Europos geležinkelių transporto erdvė, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros vykdymo taisyklės. Nustačius visus šiuos elementus dabar įmanoma visiškai atverti Sąjungos geležinkelių rinką ir pertvarkyti infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros;

⁸ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

Pakeitimas

(3) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių transporto erdvė, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros vykdymo taisyklės. Nustačius visus šiuos elementus dabar įmanoma visiškai atverti Sąjungos geležinkelių rinką ir pertvarkyti infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros, ***kad visoje Sąjungoje pagerėtų vežimo geležinkeliais paslaugų kokybė ir drauge būtų išsaugoti socialiniai standartai ir darbo sąlygos;***

⁸ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(3a) Sąjungos geležinkelių rinkos atvėrimo proceso užbaigimas turėtų būti

laikomas esmine sąlyga siekiant, kad geležinkelis galėtų tapti patikima alternatyva kitoms transporto rūšims kainos ir kokybės atžvilgiu;

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(4) Direktyvoje 2012/34/ES reikalaujama, kad Komisija, remdamasi galiojančiais infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimo reikalavimais, jei reikia, pasiūlytų teises priemones, susijusias su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu, ir sudarytų tinkamas sąlygas nediskriminacinei prieigai prie infrastruktūros užtikrinti;

Pakeitimas

(4) Direktyvoje 2012/34/ES reikalaujama, kad Komisija, remdamasi galiojančiais infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimo reikalavimais, jei reikia, pasiūlytų teises priemones, susijusias su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu, ir sudarytų tinkamas sąlygas ***ekonomiškai efektyviausiai*** nediskriminacinei prieigai prie infrastruktūros, ***įskaitant rinkoje įsitvirtinusių paslaugų teikėjui priklausančią pardavimo infrastruktūrą***, užtikrinti;

Pagrindimas

Naujiems rinkos dalyviams, valdantiems vos kelis traukinius per dieną, būtų neefektyvu steigti brangias bilietų kasas ir turėti savo bilietų aparatus laikantis komercinių normų, nustatomų stoties savininko, kuris gali būti patronuojančioji rinkoje įsitvirtinusių geležinkelių paslaugų teikėjo bendrovė.

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4a) vidaus keleivinio transporto rinkos atvėrimas turės teigiamą poveikį Europos geležinkelių rinkos veikimui; jis suteiks daugiau lankstumo ir galimybių bendrovėms ir keleiviams. Geležinkelio darbuotojams rinkos atvėrimas irgi bus naudingas, nes padidės jų galimybės teikti paslaugas naujiems rinkos dalyviams. Patyrę darbuotojai gali sukurti pridėtinę vertę naujiems dalyviams, todėl būtų pagerintos darbo sąlygos;

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4b) valstybės narės yra atsakingos už savo geležinkelio darbuotojų darbo rinkų organizavimą. Vis dėlto jos turėtų užtikrinti, kad darbo rinkos organizavimo būdas nekenktų paslaugų kokybei. Sąjungos teisės aktais jau numatoma aiški geležinkelio darbuotojų apsaugos sistema;

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl direktyvos 5 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(5) siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros valdymą ir naudojimą, turėtų būti įsteigtas koordinavimo komitetas, kuris užtikrintų geresnį infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių veiklos koordinavimą;

(5) siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros valdymą ir naudojimą, turėtų būti įsteigtas koordinavimo komitetas, kuris užtikrintų geresnį infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių veiklos koordinavimą. ***Be to, kad būtų užtikrintas sklandus paslaugų teikimas vykdant kasdienę tinklo valdymo veiklą, infrastruktūros valdytojas turėtų derinti veiksmus su geležinkelio įmonėmis***

eismo kontrolės lygmeniu, nestatydamas į pavojų savo nepriklausomumo ir atsakomybės už tinklo valdymą bei esamų taisyklių;

Pagrindimas

Norint stiprinti veiksmingą tinklo valdymą, turėtų būti gerinamas infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių techninio lygmens bendradarbiavimas. Tai turėtų būti daroma nerizikuojant infrastruktūros valdytojo nepriklausomumu ir vaidmeniu.

Pakeitimas 12

**Pasiūlymas dėl direktyvos
6 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) siekiant Europos geležinkelių erdvėje užtikrinti pakankamą ir sąžiningą konkurenciją, be nediskriminacinės priegios prie infrastruktūros užtikrinimo, būtina integruoti nacionalinius geležinkelių tinklus ir sustiprinti reguliavimo institucijas. Norint jas sustiprinti, reikėtų išplėsti kompetentingų reguliavimo institucijų kompetencijos sritis ir sukurti reguliavimo institucijų tinklą, kuris ateityje turėtų būti pagrindinis Sąjungos geležinkelių rinkos reguliavimo veikėjas;

Pakeitimas 13

**Pasiūlymas dėl direktyvos
6 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6b) turėtų būti reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojas, atlikdamas visas reikiamas pagal direktyvą nustatytas funkcijas, naudotųsi savo kompetencija, kad nuolat gerintų geležinkelių infrastruktūros valdymo veiksmingumą

tam, kad jos naudotojams būtų teikiamos aukštos kokybės paslaugos;

Pagrindimas

Remiantis Komisijos pasiūlytais 3 straipsnio 2 dalies pakeitimais, infrastruktūros valdytojui suteikiama kompetencija. Jis turėtų naudotis šia kompetencija siekdamas, kad infrastruktūros naudotojams, geležinkelio įmonėms ir jų keleiviams būtų teikiamos aukštos kokybės paslaugos. Infrastruktūros valdytojais visoje ES turėtų vadovautis tuo pačiu tikslu.

Pakeitimas 14

**Pasiūlymas dėl direktyvos
7 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(7) sukūrus Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, įvairių valstybių narių infrastruktūros valdytojais galėtų kartu veiksmingai spręsti tarpvalstybinius klausimus;

Pakeitimas

(7) ***nedarant poveikio valstybių narių kompetencijai infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityje***, sukūrus Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, įvairių valstybių narių infrastruktūros valdytojais galėtų kartu veiksmingai spręsti tarpvalstybinius klausimus, ***pavyzdžiui, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros objektų mokesčių klausimą***;

Pagrindimas

Bendros pastangos sujungti infrastruktūros valdytojo funkcijas ir užduotis neturi trukdyti valstybėms narėms imtis veiksmų infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityje.

Pakeitimas 15

**Pasiūlymas dėl direktyvos
8 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(8) siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros, ***reikėtų išspręsti visus dėl integruotų struktūrų, apimančių infrastruktūros valdymą ir transporto***

Pakeitimas

(8) siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros, ***integuotos struktūros turėtų būti tokios, kad nekiltų interesų konfliktų tarp infrastruktūros valdymo ir***

veiklą, kylančius interesų konfliktus. Vienintelis būdas vienodai prieigai prie geležinkelio infrastruktūros užtikrinti – pašalinti veiksnius, kurie skatina diskriminuoti konkurentus. Tai būtina siekiant sėkmingai atverti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką. Be to, taip turėtų būti panaikintos kryžminių subsidijų teikimo galimybės, kuriomis naudojasi tokios integruotos struktūros ir kurios taip pat lemia rinkos iškraipymus;

transporto **veiklos.** Vienintelis būdas vienodai prieigai prie geležinkelio infrastruktūros užtikrinti – pašalinti **galimus** veiksnius, kurie skatina diskriminuoti konkurentus. Tai būtina siekiant sėkmingai atverti keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką. Be to, taip turėtų būti panaikintos kryžminių subsidijų teikimo galimybės, kuriomis naudojasi tokios integruotos struktūros ir kurios taip pat lemia rinkos iškraipymus, **taip pat darbuotojų atlyginimų mokėjimo ir kitų išmokų skyrimo tvarką, dėl kurios gali būti nustatytos palankesnės sąlygos, palyginti su konkurentais;**

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl direktyvos 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) šiuo metu Direktyvoje 2012/34/ES nustatyti infrastruktūros valdytojų nepriklausomumo nuo geležinkelių transporto įmonių reikalavimai taikomi tik esminėms infrastruktūros valdytojo funkcijoms – sprendimų dėl traukinių linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo priėmimui. Tačiau būtina, kad visos funkcijos būtų vykdomos nepriklausomai, nes konkurentai gali būti diskriminuojami ir vykdant kitas funkcijas. Tai visų pirma taikoma sprendimams dėl investicijų ir dėl techninės priežiūros, nes jais gali būti siekiama plėtoti tas tinklo dalis, kurias daugiausia naudoja integruotos įmonės transporto paslaugų teikėjai. Sprendimai dėl techninės priežiūros darbų planavimo gali turėti įtakos konkurentų galimybėms naudotis traukinių linijomis;

Pakeitimas

(9) šiuo metu Direktyvoje 2012/34/ES nustatyti infrastruktūros valdytojų nepriklausomumo nuo geležinkelių transporto įmonių reikalavimai taikomi tik esminėms infrastruktūros valdytojo funkcijoms – sprendimų dėl traukinių linijų paskirstymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo priėmimui. Tačiau būtina, kad visos funkcijos būtų vykdomos nepriklausomai, nes konkurentai gali būti diskriminuojami ir vykdant kitas funkcijas. Tai visų pirma taikoma sprendimams dėl **prieigos prie bilietų įsigijimo paslaugų, stočių ir depų, dėl** investicijų ir dėl techninės priežiūros, nes jais gali būti siekiama plėtoti tas tinklo dalis, kurias daugiausia naudoja integruotos įmonės transporto paslaugų teikėjai. Sprendimai dėl techninės priežiūros darbų planavimo gali turėti įtakos konkurentų galimybėms naudotis traukinių linijomis;

Pagrindimas

Nevienoda prieiga prie bilietų kasų, stočių ir techninės priežiūros depų taip pat yra diskriminavimo priežastys.

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl direktyvos 9 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(9a) nepaisant Direktyvoje 2013/43/ES numatytų apsaugos priemonių, kuriomis siekiama užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomybę, įgyvendinimo, vertikaliosios integracijos įmonės galėtų pasinaudoti savo struktūra, siekdamos suteikti nepagrįstą konkurencinį pranašumą tokioms įmonėms priklausantiems geležinkelių paslaugų teikėjams;

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl direktyvos 11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(11) todėl turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų, kad infrastruktūros valdytoją kontroliuojantis juridinis arba fizinis asmuo ar asmenys neturėtų teisės kartu kontroliuoti geležinkelio įmonės ar turėti jos atžvilgiu kitų teisių. Priešingai, kontroliuojant geležinkelio įmonę turėtų būti draudžiama kontroliuoti infrastruktūros valdytoją arba turėti bet kokių teisių jo atžvilgiu;

(11) ši direktyva, kuria siekiama sukurti laisvą ir neiškraipytą visų geležinkelių įmonių konkurenciją, panaikina galimybę geležinkelio įmonei išsaugoti vertikaliai integruotą modelį, apibrėžtą jos 3 straipsnyje;

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl direktyvos 12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(12a) atveriant keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką reikėtų rimtai svarstyti galimybę pagerinti geležinkelių saugą, ypač tada, kai ketinama reformuoti jau veikiančias integruotas struktūras, siekiant, kad nebūtų sudaromos papildomos administracinės kliūtys, kurios galėtų trukdyti priežiūrai ir saugos gerinimui;

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl direktyvos 13 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13b) atsižvelgiant į tai, kad masto ir tankio požiūriu tinklai heterogeniški, ir į nacionalinių ir vietos ar regioninių institucijų organizacinės struktūros įvairovę bei atitinkamą patirtį rinkos atvėrimo proceso srityje, kiekvienai valstybei narei turėtų būti suteikta pakankamai lankstumo organizuoti savo tinklą taip, kad būtų užtikrintas optimalus atviros prieigos paslaugų ir paslaugų, teikiamų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis, derinys ir visiems keleiviams būtų teikiamos aukštos kokybės paslaugos. Nustačiusi viešojo paslaugų pirkimo sutartis, kurioms sudaryti bus rengiamas konkursas, kiekviena valstybė narė turi kiekvienu atveju apibrėžti priemones, kurios turi būti taikomos išsaugoti paslaugos teikimui tuo atveju, jeigu konkursas nebūtų baigtas sėkmingai. Tokios priemonės jokių būdu negali tapti papildoma našta paslaugą valdančioms

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl direktyvos 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(14) prieigos prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias prieigos teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

Pakeitimas

(14) prieigos prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias prieigos teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai **arba jų teikiamų paslaugų kokybei** ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

Pagrindimas

Viešųjų paslaugų sutarčių ekonominė pusiausvyra neturėtų būti vienintelis kriterijus. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į tokius poveikį teikiamų paslaugų kokybei turinčius veiksnius kaip traukinių punktualumas, jungčių išsaugojimas, sustojimų skaičius ir dažnumas.

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl direktyvos 15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(15) reguliavimo institucijos, **gavusios suinteresuotųjų šalių prašymą ir** remdamosi objektyvia ekonomine analize, turėtų atlikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų, teikiamų *laisvos* prieigos sąlygomis, galimo ekonominio poveikio

Pakeitimas

(15) **savo iniciatyva arba gavusios suinteresuotųjų šalių prašymą,** reguliavimo institucijos turėtų atlikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų, teikiamų *atviros* prieigos sąlygomis, galimo ekonominio poveikio jau

jau sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims vertinimą;

sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims vertinimą, *pagrįstą objektyvia ekonomine analize*;

Pagrindimas

Siekiant nustatyti optimalų keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų, teikiamų pagal atviros prieigos sąlygomis ir remiantis sudarytomis viešųjų paslaugų sutartimis, derinį, reguliavimo institucijų vertinimas negali būti atliekamas tik gavus prašymą.

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(18) vertindamos, ar būtų sutrikdyta viešųjų paslaugų sutarčių ekonominė pusiausvyra, reguliavimo institucijos turėtų atsižvelgti į ketinamą teikti paslaugų ekonominį poveikį jau sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims: visų paslaugų, įtrauktų į tokias viešųjų paslaugų sutartis, pelningumui *ir* poveikį sutartis sudariusios kompetentingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms. Atliekant šį vertinimą reikėtų išnagrinėti tokius veiksnius kaip keleivinio transporto paklausa, bilietų kainodara, bilietų pardavimo tvarka, stočių vieta ir skaičius bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštis ir dažnumas;

Pakeitimas

(18) vertindamos, ar būtų sutrikdyta viešųjų paslaugų sutarčių ekonominė *ir socialinė* pusiausvyra, reguliavimo institucijos turėtų atsižvelgti į ketinamą teikti paslaugų ekonominį poveikį jau sudarytoms viešųjų paslaugų sutartims: visų paslaugų, įtrauktų į tokias viešųjų paslaugų sutartis, pelningumui, poveikį *sanglaudos politikos atitinkamoje teritorijoje stiprinimui bei* sutartis sudariusios kompetentingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms. Atliekant šį vertinimą reikėtų išnagrinėti tokius veiksnius kaip keleivinio transporto paklausa, bilietų kainodara, bilietų pardavimo tvarka, stočių vieta ir skaičius bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštis ir dažnumas;

Pagrindimas

Reguliavimo institucija turi būtinai atsižvelgti į socialinės ir sanglaudos politikos klausimus.

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

(18a) siekdamos nustatyti, ar pagal viešųjų paslaugų sutartį teikiamos paslaugos kokybei turi įtakos tame pačiame tinkle atviros prieigos sąlygomis teikiama paslauga, reguliavimo institucijos turėtų visų pirma atsižvelgti į tinklų veikimą, jungčių išsaugojimą ir pagal viešųjų paslaugų sutartį teikiamų paslaugų punktualumą;

Pakeitimas 25

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19) siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą, **valstybėms narėms turėtų būti sudarytos sąlygos** reikalauti, kad keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas. **Sukūrus tokią sistemą, reikėtų** užtikrinti, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos;

(19) siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą, **valstybės narės** turėtų reikalauti, kad keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas. **Tokia sistema turėtų** užtikrinti, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos;

Pagrindimas

Kiekvienas keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiantis ūkio subjektas turėtų dalyvauti bilietų pardavimo sistemoje, kad keleiviams būtų suteikta galimybė iš kiekvieno ūkio subjekto įsigyti bilietus bet kurio ūkio subjekto teikiamoms paslaugoms.

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19a) svarbu, kad geležinkelio įmonės dalyvautų vystant integruotojo bilietų pardavimo sistemas, ypač kai tai susiję su vietos ir regioniniu transportu, kad būtų didinamas geležinkelių transporto patrauklumas keleiviams. Dėl tokios sistemos neturėtų būti iškraipoma rinka ar diskriminuojamos geležinkelio įmonės;

Pagrindimas

Šioje konstatuojamojoje dalyje atkreipiamas dėmesys į įvairiarūšio transporto bilietų pardavimo sistemų, kurios apibrėžiamos kaip integruotojo bilietų pardavimo sistemos, svarbą.

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19b) kadangi nauju geležinkelių dokumentų rinkiniu siekiama sustiprinti piliečių teises, judėjimo laisvę laikant pagrindiniu ES ramsčiu, reikia dėti didesnes pastangas siekiant tokią teisę užtikrinti ir neįgaliesiems bei riboto judumo asmenims. Taigi pirmosios svarbos uždaviniu tampa transporto priemonių ir infrastruktūros prieinamumo gerinimas. Siekiant šio tikslo reikėtų skatinti tarpvalstybinius ryšius. Šios kategorijos keleiviams skirta pagalba irgi turėtų būti suvienodinta kuriant platesnę sistemą. Todėl reikėtų pradėti konsultacijas su socialiniais partneriais, visuomene ir neįgaliųjų teisių apsaugos organizacijomis;

Pakeitimas 28

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19c) atsižvelgdama į patirtį, įgytą naudojantis reguliavimo institucijų tinklu, numatytu Direktyvos 2012/34/ES 57 straipsnyje, Komisija ne vėliau kaip iki 2016 m. gruodžio 31 d. turėtų parengti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų siekiama sustiprinti reguliavimo institucijų tinklą, oficialiai įtvirtinti jo procedūras ir suteikti jam juridinio asmens statusą. Šiai institucijai turėtų būti priskirta priežiūros ir arbitražo funkcija, kurią atlikdama ji galėtų spręsti tarpvalstybines ir tarptautines problemas ir nagrinėti su nacionalinių reguliavimo institucijų priimtais sprendimais susijusius skundus;

Pagrindimas

Europos reguliavimo institucijų tinklas turėtų būti sukurtas ir parengtas veikti iki 2016 m. gruodžio mėn.

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 d konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19d) siekdama sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę ir atsižvelgdama į konkurenciją geležinkelių sektoriuje, Komisija įsipareigoja aktyviai remti ir skatinti socialinį dialogą Sąjungos lygmeniu, siekiant geležinkelių sektoriaus darbuotojams užtikrinti ilgalaikę apsaugą nuo tokių nepageidaujamų rinkos atvėrimo pasekmių kaip socialinis dempingas;

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 e konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19e) keleiviai turėtų turėti galimybę naudotis veikiančiomis tęstinės kelionės ir integruotojo bilietais pardavimo sistemomis. Taikant tokias sistemas geležinkeliai taip pat taptų žmonėms patrauklesne transporto priemone. Sektoriaus valstybėse narėse atstovų parengtos tęstinės kelionės bilietais pardavimo sistemos turėtų būti sąveikios, kad būtų galima sukurti Sąjungos masto sistemą, kuri apimtų visus keleivinio geležinkelių transporto operatorius;

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 f konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19f) atsižvelgdama į patirtį, įgytą naudojantis reguliavimo institucijų tinklu, sukurtu pagal Direktyvos 2012/34/ES 57 straipsnį, Komisija ne vėliau kaip iki 2019 m. gruodžio 31 d., kai atveriamos keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos, turėtų parengti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, pagal kurį tinklas būtų pakeistas Europos Sąjungos reguliavimo institucija, oficialiai įtvirtintos jos procedūros ir jai suteiktas juridinio asmens statusas. Šiai institucijai turėtų būti priskirta priežiūros ir arbitražo funkcija, kurią atlikdama ji galėtų spręsti tarpvalstybines ir tarptautines problemas ir nagrinėti su nacionalinių reguliavimo

***institucijų priimtais sprendimais
susijusius skundus;***

Pagrindimas

Iki 2019 m. gruodžio mėn. Europos reguliavimo institucijų tinklą turėtų pakeisti Europos reguliavimo institucija. Jei ES siekia sukurti bendrą Europos geležinkelių rinką, turi veikti ir Europos lygmens reguliavimo institucija. Norime išvengti, kad nacionalinės reguliavimo institucijos kiekvienoje valstybėje narėje netaikytų ir neaiškintų ES taisyklių skirtingai, ypač tais atvejais, kai nacionalinės reguliavimo institucijos neveikia efektyviai, nėra nepriklausomos ir neturi pakankamai darbuotojų bei išteklių.

Pakeitimas 32

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 g konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

***(19g) siekiant išvengti socialinio
dempingo geležinkelio įmonė turėtų galėti
geležinkelių transporto paslaugas teikti tik
tada, jei ji atitinka tipinių kolektyvinių
sutarčių ar nacionalinių įstatymų
nuostatas, kuriomis nustatyti standartai
valstybėje narėje, kurioje ji ketina veikti.
Taigi už tą patį darbą turėtų būti
mokamas vienodas užmokestis.
Kompetentinga reguliavimo institucija
turėtų stebėti, kaip laikomasi šio
reikalavimo;***

Pagrindimas

Reikiamas papildymas siekiant patikslinti privalomą reikalavimą, taikomą visoms geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų veikti valstybėje narėje.

Pakeitimas 33

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 h konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19h) nacionalinė reguliavimo institucija

turėtų patvirtinti personalo perkėlimo tvarkos pakeitimus arba paraginti juos atlikti. Tai gali apimti pereinamojo laikotarpio numatymą personalo nariams, kuriuos ketinama perkelti. Reguliavimo institucija, priimdama savo sprendimą, turėtų siekti vengti neskelbtinos informacijos perkėlimo iš infrastruktūros valdytojo į kitą integruotos įmonės padalinį;

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 i konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19i) rinkos atvėrimas neturėtų neigiamai paveikti geležinkelių sektoriaus darbuotojų darbo sąlygų ir socialinės apsaugos. Siekiant išvengti socialinio dempingo ir nesąžiningos geležinkelių transporto sektoriaus būtinųjų socialinių standartų nepaisančių naujų rinkos dalyvių konkurencijos, svarbu paisyti atitinkamų socialinių nuostatų;

Pagrindimas

Rinkos atvėrimas neturėtų padaryti neigiamo poveikio geležinkelių sektoriaus darbuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms ir turėtų atitikti nacionalinius socialinės ir sveikatos apsaugos įstatymus.

Pakeitimas 35

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 j konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19j) geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, puoselėdami savo saugos kultūrą, turėtų sukurti

vadinamąją teisingumo kultūrą, kad darbuotojai būtų aktyviai skatinami pranešti apie avarijas, incidentus ir vos neįvykusius įvykius, susijusius su sauga, ir nebūtų už tai baudžiami ar diskriminuojami. Teisingumo kultūra sudaro sąlygas geležinkelių pramonei pasimokyti iš avarijų, incidentų ir vos neįvykusių įvykių ir taip padidinti su geležinkeliais susijusių darbuotojų ir keleivių saugą;

Pakeitimas 36

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 k konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19k) Komisija turėtų užtikrinti, kad valstybės narės užtikrintų visapusišką ir teisingą Direktyvos 2005/47/EB^{8a} nuostatų taikymą;

^{8a}. 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų (OL L 1, 2005 7 27, p. 15.)

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 l konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19l) atsižvelgdamos į kuriamą bendrą Europos geležinkelių erdvę ir į tolesnį geležinkelių transporto rinkos atvėrimą, valstybės narės turėtų pasinaudoti

atstovaujamosiomis kolektyvinėmis sutartimis, kad išvengtų socialinio dempingo ir nesąžiningos konkurencijos;

Pakeitimas 38

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 m konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19m) Komisija turėtų įvertinti šios direktyvos poveikį geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo darbo rinkos vystymuisi ir prireikus siūlyti naujas teisėkūros priemones dėl tokio personalo sertifikavimo;

Pakeitimas 39

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 n konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19n) traukinių personalas – tai geležinkelių sektoriaus profesinė grupė, kuri atlieka su sauga susijusias užduotis. Jis tradiciškai atlieka geležinkelių sistemos veiklos vykdymo saugos užduotis ir yra atsakingas už traukinių keleivių komfortą ir saugą. Į lokomotyvų mašinistų sertifikavimą panašus sertifikavimas yra naudingas siekiant užtikrinti aukštą kvalifikacijos ir kompetencijos lygį, pripažinti tos profesinės grupės svarbą geležinkelio paslaugų saugai, taip pat siekiant palengvinti darbuotojų judumą;

Pakeitimas 40

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 o konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19o) nacionalinė reguliavimo institucija turėtų patvirtinti personalo perkėlimo tvarkos pakeitimus arba paraginti juos atlikti. Tai gali apimti pereinamojo laikotarpio numatymą personalo nariams, kuriuos ketinama perkelti. Reguliavimo institucija, priimdama savo sprendimą, turėtų siekti vengti neskelbtinos informacijos perkėlimo iš infrastruktūros valdytojo į kitą integruotos įmonės padalinį;

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl direktyvos 20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20a) su pavojingais eismo įvykiais ar avarijomis, turinčiais poveikį tarpvalstybiniam eismui, susijusiais atvejais infrastruktūros valdytojai turėtų bendradarbiauti siekdami pasidalinti visa reikiama informacija ir taip išvengti plintančio neigiamo poveikio;

Pagrindimas

Šiuo metu informacija apie eismo įvykius ir avarijas, turinčius poveikį tarpvalstybiniam eismui, nėra automatiškai perduodama kitiems susijusiems tinklams. Infrastruktūros valdytojai turėtų bendradarbiauti, kad tokiais atvejais būtų pagerintas informacijos perdavimas.

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl direktyvos 20 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20b) reguliavimo institucija turėtų būti kompetentinga vykdyti infrastruktūros priežiūros darbų stebėseną siekiant užtikrinti, kad jie nebūtų atliekami taip, kad galėtų atsirasti geležinkelio įmonių diskriminacija;

Pakeitimas 43

Pasiūlymas dėl direktyvos 20 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20c) vertikaliosios integracijos įmonei priklausantis infrastruktūros valdytojas turėtų turėti galimybę siūlyti savo darbuotojams tam tikras socialines paslaugas patalpose, kuriomis naudojami kiti vertikaliosios integracijos įmonės padaliniai;

Pakeitimas 44

Pasiūlymas dėl direktyvos 20 d konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20d) vertikaliosios integracijos įmonei priklausančiam infrastruktūros valdytojui turėtų būti suteikta galimybė bendradarbiauti su kitais vertikaliosios integracijos įmonės padaliniais IT

sistemų, kurioms reikalingas reguliavimo institucijos pritarimas, kūrimo klausimais;

Pakeitimas 45

**Pasiūlymas dėl direktyvos
20 e konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20e) Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 9 straipsnyje numatytos bilietų, taip pat tęstinės kelionės bilietų platinimo ir rezervavimo paslaugų teikimo visoje Sąjungoje sąlygos turėtų būti laikomos įvykdytomis tik iki 2019 m. gruodžio 12 d. sukūrus bendrą informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemą pagal šios direktyvos nuostatas;

Pagrindimas

Papildomi 13a straipsnio pakeitimai dėl bendros bilietų pardavimo sistemos.

Pakeitimas 46

**Pasiūlymas dėl direktyvos
20 f konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20f) iškart po šios direktyvos įsigaliojimo reguliavimo institucija turėtų parengti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumo sustiprinimo gaires. Tose gairėse turėtų būti taisyklės dėl pakankamos trukmės pereinamųjų laikotarpių, per kuriuos negalima perkelti stebėtojų tarybų ar valdybų narių ir tiesiogiai jiems atskaitingų valdytojų; gaires dėl galimybės vienu metu eiti pareigas juridinių asmenų, priklausančių

vertikaliosios integracijos įmonei, valdybose; dėl galimybės turėti interesų bet kuriame kitame juridiniame asmenyje, priklausančiame vertikaliosios integracijos įmonei, arba gauti iš jo kokią nors finansinę naudą; taip pat dėl našumu grindžiamų jų atlygio elementų, kurie neturėtų priklausyti nuo bet kurio kito juridinio asmens, priklausančio vertikaliosios integracijos įmonei, verslo rezultatų. Gairėse taip pat turėtų būti pateikiamos taisyklės kaip išvengti interesų konflikto, neskelbtinos informacijos atskleidimo taisyklės, kai į aukštas pareigas kitame vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiame juridiniame asmenyje perkeliama infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybų ar valdybų nariai ir, atitinkamais atvejais, tiesiogiai jiems atskaitingi valdytojai, taisyklės dėl atskirų patalpų ir dėl apsaugomos priemonės prieš informacinių sistemų;

Pakeitimas 47

Pasiūlymas dėl direktyvos 20 g konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20g) pagal šią direktyvą valstybės narės laisvai bet kada pasirenka bendroje Europos geležinkelių erdvėje esančių infrastruktūros valdytojų struktūros tipą, pavyzdžiui, atskiras arba vertikaliosios integracijos įmones, net jei jos jau nustatė atskirą struktūros tipą. Šioje direktyvoje nustatomos įvairios taisyklės ir principai, reglamentuojantys šių struktūrų vidaus organizavimą;

Pakeitimas 48

Pasiūlymas dėl direktyvos

20 h konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(20h) šioje direktyvoje stebėtojų tarybos, administracinės tarybos, valdybos ar įmonę teisiškai atstovaujančių įstaigų samprata turėtų būti taikoma valstybėse narėse esamoms įmonių struktūroms ir kartu kiek įmanoma vengiama kurti papildomas institucijas;

Pakeitimas 49

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio -1 punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
1 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

*-1. 1 straipsnis papildomas šia dalimi:
„2a. Šia direktyva siekiama padidinti vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą Europos visuomenei. Jos tikslas – padėti sukurti veiksmingas informavimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemas. Valstybių narių geležinkelių transporto sektoriuje sukurtos tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos turėtų būti sąveikios siekiant sukurti Sąjungos lygmens sistemą, kuri apimtų visus keleivinio geležinkelių transporto rinkos dalyvius.“*

Pakeitimas 50

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio -1 a punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
1 straipsnio 2 b dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

*-1a. 1 straipsnis papildomas šia dalimi:
„2b. Šios direktyvos tikslas, t. y. bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimo užbaigimas, bus įgyvendinamas remiantis Sąjungos lygmens socialiniu dialogu, siekiant užtikrinti, kad geležinkelio darbuotojai būtų tinkamai apsaugoti nuo nepageidaujamų rinkos atvėrimo pasekmių.“*

Pakeitimas 51

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 punkto b papunktis**
Direktyva 2012/34/ES
3 straipsnio 5 punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

b) 5 punktas išbraukiamas;

Išbraukta.

Pakeitimas 52

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 punkto c a ir c b papunkčiai (nauji)**
Direktyva 2012/34/ES
3 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

*ca) Įrašomas toks naujas 32 punktas:
„32) integruotojo bilietų pardavimo sistema – bilietų pardavimo sistema, kuria naudodamasis asmuo gali keliauti keisdamas tos pačios rūšies arba skirtingų rūšių transporto priemones, pvz., keliauti traukiniu, autobusu, tramvajumi, metro, keltu ar lėktuvu;“*

*cb) Įrašomas toks naujas 33 punktas:
„33) tęstinės kelionės bilietas – bilietas ar*

bilietai, atitinkantys transporto paslaugų sutartį, sudarytą dėl kelių paeiliui teikiamų geležinkelio paslaugų, kurias teikia viena ar kelios geležinkelio įmonės;“;

Pagrindimas

Papildomi 7d straipsnio 2 dalies f punktas ir koordinavimo komiteto vaidmuo, susijęs su jame pasiūlytų integruotojo bilietų pardavimo sistemų vystymu. Ši apibrėžtis naudojama Reglamente Nr. 1371/2007. Siekiant aiškumo, ji turėtų būti įtraukta ir į šią su ta pačia sritimi susijusią direktyvą.

Pakeitimas 53

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 punkto c c papunktis (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

3 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

cc) Papildoma šiais 34 ir 35 punktais:

„34) stebėtojų taryba – bet kokia asmenų, bendrovės savininkų paskirtų ginti jų interesus, stebėti ir kontroliuoti vadovybės veiklą ir pritarti svarbiems verslo valdymo sprendimams, grupė;

„35) valdyba – bet kokia asmenų, atsakingų už vykdomųjų funkcijų vykdymą atliekant kasdienį bendrovės valdymą, grupė;“;

Pakeitimas 54

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 punkto c d papunktis (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

3 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

cd) Papildoma šiuo 36 punktu:

„36) greitojo keleivių vežimo paslaugos – keleivių vežimo paslaugos, teikiamos

specialiai nutiestose greitųjų geležinkelių linijose, paprastai įrengtose važiuoti ne mažesniu kaip 250 km/h greičiu, šiuo greičiu važiuojant didžiąją kelionės dalį.“;

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 3 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 straipsnio 2 dalies įžanginis sakinys

Komisijos siūlomas tekstas

Be to, valstybės narės užtikrina, kad tas pats juridinis ar fizinis asmuo ar asmenys neturėtų teisės:

Pakeitimas

Tekstas lietuvių kalba nekeičiamas

Pagrindimas

Dėl šio pakeitimo tekstas lietuvių kalba nekeičiamas.

Pakeitimas 56

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 3 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 straipsnio 4 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

4a. Jei paisoma 1–3 dalyse išdėstytų nuostatų dėl institucinio infrastruktūros valdytojo atskyrimo, jei nekyla interesų konflikto ir jei užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos slaptumas, valstybės narės gali leisti infrastruktūros valdytojui skaidriai, nedarant išimčių ir nediskriminuojant sudaryti bendradarbiavimo susitarimus su vienu ar keliais pareiškėjais dėl konkrečios linijos arba dėl vietos ar regioninės tinklo dalies, kad pareiškėjui būtų teikiamos paskatos didinti savo bendradarbiavimo, susijusio su atitinkama tinklo dalimi,

veiksmingumą. Tokias paskatas sudaro mažesni mokesčiai už prieigą prie kelių – tai atitinka galimai mažesnes infrastruktūros valdytojo išlaidas, kurias lemia šis bendradarbiavimas. Šio bendradarbiavimo tikslas – veiksmingesnio sutrikimų, priežiūros darbų ar infrastruktūros grūsčių arba linijos ar tinklo dalies, kuriose neretai vėluojama, valdymo užtikrinimas arba saugumo gerinimas. Jo trukmė neviršija penkerių metų laikotarpio, kuris gali būti atnaujinamas. Infrastruktūros valdytojas informuoja 55 straipsnyje nurodytą reguliavimo instituciją apie planuojamą bendradarbiavimą. Reguliavimo institucija iš anksto pritaria bendradarbiavimo susitarimui, pareikalauja jį pakeisti arba, jei netenkinamos pirmiau išdėstytos sąlygos, jį atmeta. Ji gali pareikalauti pakeisti susitarimą bet kuriuo visos susitarimo trukmės metu. Apie bendradarbiavimo susitarimą infrastruktūros valdytojas informuoja 7d straipsnyje nurodytą koordinavimo komitetą.

Pagrindimas

Nepriklausomas infrastruktūros valdytojas turėtų turėti galimybę sudaryti susitarimus su geležinkelio įmonėmis, kad pagerintų konkrečios linijos ar tinklo dalies veiklą. Tokiam susitarimui turėtų pritari reguliavimo institucija ir jis turėtų būti ribotos trukmės.

Pakeitimas 57

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 3 punktas

Direktyva 2012/34/ES

7 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Jei šios direktyvos įsigaliojimo dieną infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio

Pakeitimas

Jei infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju

straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise.

atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise.

Pagrindimas

Valstybėms narėms ir ateityje turėtų būti leista pasirinkti, ar infrastruktūros valdytoją ir geležinkelio įmones atskirti, ar taikyti integruotą struktūrą.

Pakeitimas 58

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2012/34/ES

7 a, 7 b ir 7 c straipsniai

Komisijos siūlomas tekstas

7 a straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas būtų suformuotas kaip teisiškai nuo geležinkelio įmonių ar tokias įmones kontroliuojančios patronuojančiosios bendrovės ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų atskirta įstaiga.

2. Geležinkelių transporto paslaugų rinkose veikiantys vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nevaldo infrastruktūros valdytojo akcijų paketo. Analogiškai, infrastruktūros valdytojas geležinkelių transporto paslaugų rinkose aktyviai veikiančią vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių

Pakeitimas

7 a straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas būtų suformuotas kaip teisiškai nuo geležinkelio įmonių ar tokias įmones kontroliuojančios patronuojančiosios bendrovės ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų atskirta įstaiga.

2. Geležinkelių transporto paslaugų rinkose veikiantys vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys nei tiesiogiai, nei netiesiogiai, **nei per patronuojamąsias įmones** nevaldo infrastruktūros valdytojo akcijų paketo. Analogiškai, infrastruktūros valdytojas geležinkelių transporto paslaugų rinkose aktyviai veikiančią vertikaliosios

asmenų akcijų paketo nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nevaldo.

3. Infrastruktūros valdytojo pajamos negali būti naudojamos kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims finansuoti; iš jų gali būti finansuojamas tik infrastruktūros valdytojo verslas ir mokami dividendai pagrindiniam vertikaliosios integracijos įmonės savininkui. Infrastruktūros valdytojas **negali** teikti **paskolų jokiems kitiems** vertikaliosios integracijos **įmonę sudarantiems juridiniams asmenims ir joks kitas vertikaliosios integracijos įmonę sudarantis juridinis asmuo negali teikti paskolų** infrastruktūros valdytojui. Visos kitų juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma rinkos kainomis. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas įsiskolinimas aiškiai atskiriamas nuo kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamo įsiskolinimo, ir šie įsiskolinimai tvarkomi atskirai. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų apskaita vedama taip, kad būtų užtikrintas šių nuostatų vykdymas ir sudarytos sąlygos atskirti infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų finansines procedūras.

4. *Nepažeidžiant 8 straipsnio 4 dalies*, infrastruktūros valdytojas lėšų kapitalo

integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų akcijų paketo nei tiesiogiai, nei netiesiogiai, **nei per patronuojamąsias įmones** nevaldo.

3. Infrastruktūros valdytojo pajamos negali būti naudojamos kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims finansuoti; iš jų gali būti finansuojamas tik infrastruktūros valdytojo verslas ir mokami dividendai pagrindiniam vertikaliosios integracijos įmonės savininkui. Infrastruktūros valdytojas **gali** teikti **paskolas tik savo patronuojamosioms įmonėms, užsiimančioms infrastruktūros valdymu**. Vertikaliosios integracijos **įmonėje paskolas** infrastruktūros valdytojui **gali teikti tik patronuojančioji bendrovė, iš anksto pritarus 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai. Patronuojančioji bendrovė įrodo reguliavimo institucijai, kad paskola suteikiama rinkos sąlygomis ir laikantis 6 straipsnio nuostatų. Reguliavimo institucija kontroliuoja faktinį paskolos išmokėjimą ir grąžinimą laikdamasi 56 straipsnio 12 dalies**. Visos kitų juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma rinkos kainomis. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas įsiskolinimas aiškiai atskiriamas nuo kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamo įsiskolinimo, ir šie įsiskolinimai tvarkomi atskirai. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų apskaita vedama taip, kad būtų užtikrintas šių nuostatų vykdymas ir sudarytos sąlygos atskirti infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų finansines procedūras.

4. *Nedarant poveikio 8 straipsnio 4 daliai*, infrastruktūros valdytojas lėšų kapitalo

rinkose **ieško** savarankiškai, **o ne per kitus vertikaliosios integracijos įmonę sudarančius juridinius asmenis**. Kiti vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys neieško lėšų per infrastruktūros valdytoją.

5. Infrastruktūros valdytojas visus verslo ir finansinius santykius su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis išsamiai registruoja ir, gavęs prašymą, juos pagal 56 straipsnio 12 dalį pateikia reguliavimo institucijai.

7b straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo, darbuotojų ir vadovų nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. *Nepažeidžiant* reguliavimo institucijos pagal 56 straipsnį *priimamų sprendimų*, infrastruktūros valdytojas, vykdydamas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas, faktiškai naudojasi sprendimų priėmimo galiomis ir yra nepriklausomas nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų. Bendra infrastruktūros valdytojo valdymo struktūra ir įstatais užtikrinama, kad nė vienas iš kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų tiesiogiai ar netiesiogiai nenulemtų su šiomis funkcijomis susijusių infrastruktūros valdytojo veiksmų.

2. Infrastruktūros valdytojo valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi būti jokių kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybos ar valdybos nariais nei aukšto rango pareigūnais.

Kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybų ar valdybų nariai ir aukšto rango

rinkose **gali ieškoti tik** savarankiškai. Kiti vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys juridiniai asmenys neieško lėšų per infrastruktūros valdytoją.

5. Infrastruktūros valdytojas visus verslo ir finansinius santykius su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis išsamiai registruoja ir, gavęs prašymą, juos pagal 56 straipsnio 12 dalį pateikia reguliavimo institucijai.

7b straipsnis

Faktinis infrastruktūros valdytojo, darbuotojų ir vadovų nepriklausomumas vertikaliosios integracijos įmonėje

1. *Nedarant poveikio* reguliavimo institucijos pagal 56 straipsnį *priimamiems sprendimams*, infrastruktūros valdytojas, vykdydamas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas, faktiškai naudojasi sprendimų priėmimo galiomis ir yra nepriklausomas nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų. Bendra infrastruktūros valdytojo valdymo struktūra ir įstatais užtikrinama, kad nė vienas iš kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų tiesiogiai ar netiesiogiai nenulemtų su šiomis funkcijomis susijusių infrastruktūros valdytojo veiksmų.

Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybų ar valdybų nariai ir tiesiogiai jiems atskaitingi valdytojai veikia laikydamiesi šių principų.

pareigūnai neturi būti infrastruktūros valdytojo valdybos nariais nei aukšto rango pareigūnais.

3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai.

Stebėtojų taryba gali konsultuotis su 7d straipsnyje nurodytu koordinavimo komitetu jo kompetencijos klausimais.

Sprendimus dėl infrastruktūros valdytojo valdybos narių skyrimo, įgaliojimų termino pratęsimo, darbo sąlygų, įskaitant atlyginimą, ir kadencijos pabaigos priima stebėtojų taryba. Asmenų, kuriuos stebėtojų taryba pasiūlė skirti infrastruktūros valdytojo valdybos nariais arba pratęsti jų įgaliojimų terminą, vardai ir pavardės, kadencijos trukmė ir pabaiga, taip pat siūlomų sprendimų nutraukti kadenciją motyvai pranešami 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai. Tos sąlygos ir šioje dalyje nurodyti sprendimai tampa privalomais tik reguliavimo institucijai juos aiškiai patvirtinus. Reguliavimo institucija gali paprieštarauti tokiems sprendimams, jei iškyla abejonių dėl asmens, pasiūlyto skirti valdybos nariu, profesinio nepriklausomumo arba jei infrastruktūros valdytojo valdybos nario kadencija nutraukiama nepasibaigus nustatytam terminui.

Valdybos nariams, pageidaujantiems pateikti skundą dėl pirmalaikio jų kadencijos nutraukimo, suteikiamos faktinės teisės reguliavimo institucijai pateikti apeliaciją.

4. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai, nustoję dirbti infrastruktūros valdytojo įstaigoje, trejus metus neturi teisės užimti aukštų pareigų jokių kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įstaigose. Minėtų kitų vertikaliosios integracijos

3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai.

Stebėtojų taryba gali konsultuotis su 7d straipsnyje nurodytu koordinavimo komitetu jo kompetencijos klausimais.

Sprendimus dėl infrastruktūros valdytojo valdybos narių skyrimo, įgaliojimų termino pratęsimo, darbo sąlygų, įskaitant atlyginimą, ir kadencijos pabaigos priima stebėtojų taryba. Asmenų, kuriuos stebėtojų taryba pasiūlė skirti infrastruktūros valdytojo valdybos nariais arba pratęsti jų įgaliojimų terminą, vardai ir pavardės, kadencijos trukmė ir pabaiga, taip pat siūlomų sprendimų nutraukti kadenciją motyvai pranešami 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai. Tos sąlygos ir šioje dalyje nurodyti sprendimai tampa privalomais tik reguliavimo institucijai juos aiškiai patvirtinus. Reguliavimo institucija gali paprieštarauti tokiems sprendimams, jei iškyla abejonių dėl asmens, pasiūlyto skirti valdybos nariu, profesinio nepriklausomumo arba jei infrastruktūros valdytojo valdybos nario kadencija nutraukiama nepasibaigus nustatytam terminui.

Valdybos nariams, pageidaujantiems pateikti skundą dėl pirmalaikio jų kadencijos nutraukimo, suteikiamos faktinės teisės reguliavimo institucijai pateikti apeliaciją.

įmonę sudarančių juridinių asmenų stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai, nustoję dirbti tų juridinių asmenų įstaigose, trejus metus neturi teisės užimti jokių aukštų pareigų infrastruktūros valdytojo įstaigoje.

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą *ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonė sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti* infrastruktūros valdytojo *nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. Vidaus taisyklėse arba darbo sutartyse aiškiai nustatoma, kad su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis palaikomi tik oficialūs ryšiai, susiję su infrastruktūros valdytojo atliekamomis funkcijomis, kurios yra susijusios ir su kitomis vertikaliosios integracijos įmonės nesudarančiomis geležinkelio įmonėmis. Personalas, išskyrus c punkte nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirkščiai tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija.*

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą. Infrastruktūros valdytojo laikoma neskelbtina informacija *tinkamai saugoma ir neperduodama kitiems subjektams.*

Infrastruktūros valdytojas gali teikti savo personalui socialines paslaugas, pavyzdžiui, tokias, kokios yra teikiamos mokyklose, vaikų darželiuose, sporto centruose ir restoranuose, patalpose, kuriomis naudojasi kitas vertikaliosios integracijos įmonę sudarantis juridinis asmuo. Infrastruktūros valdytojas gali bendradarbiauti su kitais vertikaliosios integracijos įmonės subjektais jų informacijos sistemų vystymo klausimais.

Reguliavimo institucija pritaria tvarkai, susijusiai su šios dalies įgyvendinimu, arba pareikalauja ją iš dalies pakeisti, siekdama užtikrinti kad infrastruktūros valdytojas būtų nepriklausomas. Reguliavimo institucija gali pareikalauti,

6. Infrastruktūros valdytojas turi reikiamą organizacinį pajėgumą, kad visas savo funkcijas galėtų vykdyti nepriklausomai *nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų, ir šių funkcijų ar su jomis susijusios veiklos negali pavesti vykdyti šiems juridiniams asmenims.*

7. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi tiesioginių ar netiesioginių interesų, susijusių su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis, ir negauna jokios su jais susijusios tiesioginės ar netiesioginės finansinės naudos. Jų rezultatais grindžiama atlyginimo dalis nepriklauso nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių ar jos kontroliuojamų juridinių asmenų verslo rezultatų, o tik nuo infrastruktūros valdytojo verslo rezultatų.

kad integruotoji įmonė pateiktų jai bet kokią informaciją, kurios jai gali prireikti.

6. Infrastruktūros valdytojas turi reikiamą organizacinį pajėgumą, kad visas savo funkcijas galėtų vykdyti nepriklausomai.

Jei nekyla jokio interesų konflikto, rinkos iškraipymo ar diskriminacijos ir užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas, infrastruktūros valdytojas gali konkrečius plėtojimo, atnaujinimo ir techninės priežiūros darbus, dėl kurių jis turi teisę priimti sprendimus, pagal subrangos sutartį pavesti atlikti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai organizacijai, kurios veiklą prižiūri infrastruktūros valdytojas.

7a. Valstybės narės reikalauja, kad reguliavimo institucija parengtų gaires dėl sąlygų, kurios turi būti tenkinamos siekiant sustiprinti faktinį infrastruktūros valdytojo, darbuotojų ir vadovų nepriklausomumą vertikaliosios integracijos įmonėje ir užtikrinti, kad būtų išvengta bet kokio interesų konflikto ar neskelbtinos informacijos atskleidimo.

7c straipsnis

Atitikties patikros procedūra

1. Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva priima sprendimą, ar vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys infrastruktūros valdytojai vykdo 7a ir 7b straipsnių reikalavimus ir ar vykdant šiuos reikalavimus tinkamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir atitinkamoje rinkoje nebūtų konkurencijos iškreipimo.

2. Komisija turi teisę reikalauti, kad valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.

3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teises geležinkelio įmonėms, sudarančioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija **informuoja valstybes nares, kad pagal 1 dalį nepateiktas joks prašymas, arba jei prašymą dar turi išnagrinėti Komisija, arba jei 62 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ji nusprendžia, kad:**

a) negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį arba

b) atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba

c) valstybėje narėje, kurioje įsteigtas atitinkamas infrastruktūros valdytojas, vykdant 7a ir 7b straipsniuose nustatytus

Tokios gairės vertikaliosios integracijos įmonei yra privalomos.

7c straipsnis

Atitikties patikros procedūra

1. Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva priima sprendimą, ar vertikaliosios integracijos įmonę sudarantys infrastruktūros valdytojai vykdo 7a ir 7b straipsnių reikalavimus ir ar vykdant šiuos reikalavimus tinkamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir atitinkamoje rinkoje nebūtų konkurencijos iškreipimo.

2. Komisija turi teisę reikalauti, kad valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.

3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teises geležinkelio įmonėms, sudarančioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija:

a) **informuoja valstybes nares, kad** negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį arba

b) **laikydamosi 60 straipsnyje nurodytos procedūros, nusprendžia, kad** atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba

c) **laikydamosi 60 straipsnyje nurodytos procedūros, nusprendžia, kad** valstybėje narėje, kurioje įsteigtas atitinkamas

reikalavimus nepakankamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir kad nebūtų iškreipiama konkurencija .

Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.

4. Atitinkama valstybė narė gali prašyti Komisijos panaikinti savo 3 dalyje nurodytą sprendimą 62 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, jei ta valstybė narė įrodo Komisijai, kad priežastys, kuriomis grindžiamas sprendimas, yra pašalintos. Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.

5. *Nepažeidžiant 1–4 dalių, 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų vykdymą nuolat stebi 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija. Bet kuris pareiškėjas turi teisę paduoti apeliacinį skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad šie reikalavimai nevykdomi. Gavusi tokį apeliacinį skundą, reguliavimo institucija per 56 straipsnio 9 dalyje nurodytą terminą priima sprendimą dėl visų priemonių, kurios būtinos padėčiai ištaisyti.*

Pakeitimas 59

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir

infrastruktūros valdytojas, vykdamas 7a ir 7b straipsniuose nustatytus reikalavimus nepakankamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir kad nebūtų iškreipiama konkurencija.

Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį ***ir tuo pat metu inicijuoja oficialią pažeidimo nagrinėjimo procedūrą prieš atitinkamą valstybę narę pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį.***

4. Atitinkama valstybė narė gali prašyti Komisijos panaikinti savo 3 dalyje nurodytą sprendimą 62 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, jei ta valstybė narė įrodo Komisijai, kad priežastys, kuriomis grindžiamas sprendimas, yra pašalintos. Komisija priima sprendimą per pagrįstą laikotarpį.

5. *Nedarant poveikio 1–4 dalims, 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų vykdymą nuolat stebi 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija. Bet kuris pareiškėjas turi teisę paduoti apeliacinį skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad šie reikalavimai nevykdomi. Gavusi tokį apeliacinį skundą, reguliavimo institucija per 56 straipsnio 9 dalyje nurodytą terminą priima sprendimą dėl visų priemonių, kurios būtinos padėčiai ištaisyti.*

Pakeitimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir

organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti *bent* infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, jei taikoma, regionų ir vietos institucijų atstovai. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, jei taikoma, regionų ir vietos institucijų, *įskaitant kompetentingas institucijas*, atstovai. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

Pakeitimas 60

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 2 dalies e punktas

Komisijos siūlomas tekstas

e) infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procesu, įskaitant pirmumo taisykles, taikomas pajėgumų paskirstymui tarp skirtingų kategorijų infrastruktūros naudotojų;

Pakeitimas

e) infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procesu, įskaitant pirmumo taisykles, taikomas pajėgumų paskirstymui tarp skirtingų kategorijų infrastruktūros naudotojų; *tu atveju, kai prašymai teikti geležinkelio paslaugą vienas kitam prieštarauja, koordinavimo principai reglamentuojami pagal 46 straipsnio 4 dalį;*

Pagrindimas

Koordinavimo komitetas turėtų aptarti pirmumo taisykles, taikytinas skirstant pajėgumus, įskaitant tuo atveju, kai prašymai vienas kitam prieštarauja – dėl to pateikta nuoroda į 46 straipsnio 4 dalį. Tuo atveju, kai prašymai teikiami varžantis dėl prieigos prie kelių, infrastruktūros valdytojas negali pirmenybės teikti stambioms, o ne smulkesnėms kliento įmonėms.

Pakeitimas 61

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 2 dalies g a punktą (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ga) problemomis, su kuriomis susiduria krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojai, įskaitant teikiamų paslaugų kokybę, mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra ir geležinkelio transporto paslaugų kainų dydį ir skaidrumą.

Pagrindimas

Konsultuojantis su krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojais būtų gauta koordinavimo komitetui svarbios informacijos, reikalingos tam, kad komitetas galėtų atlikti savo užduotis kaip infrastruktūros valdytojo ir valstybės narės patarėjas.

Pakeitimas 62

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 2 dalies antra pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Kad koordinavimo komitetas galėtų vykdyti šias užduotis, jis turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas pateiktų atitinkamą su a–g punktais susijusią informaciją.

Kad koordinavimo komitetas galėtų vykdyti šias užduotis, jis turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas pateiktų atitinkamą su a–**ga** punktais susijusią informaciją, **nedarant poveikio komercinės informacijos konfidencialumui.**

Pagrindimas

Koordinavimo komiteto sukūrimas turi būti apibrėžtas. Jo sukūrimas neturėtų mažinti valstybių narių vertinimo ir sprendimų priėmimo įgaliojimų geležinkelio infrastruktūros srityje ar daryti poveikio verslo paslapties principui, neatsižvelgiant į tai, ar kalbama apie infrastruktūros valdytoją, ar apie geležinkelio įmones.

Pakeitimas 63

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Koordinavimo komitetas parengia darbo tvarkos taisykles, kurios, visų pirma, apima taisykles, susijusias su dalyvavimu posėdžiuose ir jų dažnumu (jie turi būti rengiami bent kas ketvirtį). Koordinavimo komiteto diskusijų ataskaita kasmet teikiama infrastruktūros valdytojui, valstybei narei, susijusiai reguliavimo institucijai ir Komisijai; joje nurodomos atitinkamos komiteto narių pozicijos.

Pakeitimas

3. Koordinavimo komitetas parengia darbo tvarkos taisykles, kurios, visų pirma, apima taisykles, susijusias su dalyvavimu posėdžiuose ir jų dažnumu (jie turi būti rengiami bent kas ketvirtį). ***Darbo tvarkos taisyklėse be kitų dalykų numatomos reguliarios bent kartą per metus rengiamos konsultacijos su krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojais ir geležinkelių sektoriaus darbuotojų atstovais.*** Koordinavimo komiteto diskusijų ataskaita kasmet teikiama infrastruktūros valdytojui, valstybei narei, susijusiai reguliavimo institucijai, ***krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojams, susijusiems geležinkelių sektoriaus darbuotojų atstovams*** ir Komisijai; joje nurodomos atitinkamos komiteto narių pozicijos.

Pakeitimas 64

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 e straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais

Pakeitimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojai dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami:

koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010¹¹ ir Sprendime 2012/88/ES¹² nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą.

i) užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010¹¹ ir Sprendime 2012/88/ES¹² nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą ir

ii) sudaryti palankias sąlygas veiksmingai ir efektyviai teikti tarpvalstybines keleivių vežimo paslaugas ES, įskaitant tarpvalstybinį bendradarbiavimą siekiant įveikti trukdžius.

1a. Tinklas taip pat nustato bendrus pagrindinius principus, taikytinus pagal 37 straipsnį apmokestinant tarpvalstybines keleivių vežimo paslaugas, teikiamas daugiau nei viename tinkle, ir pagal 40 straipsnį skirstant pajėgumus. Tie bendri principai pateikiami 57 straipsnyje nurodytam reguliavimo institucijų tinklui, kad šis pareikštų savo nuomonę.

¹¹ OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

¹² OL L 51, 2012 2 23, p. 51.

¹¹ OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

¹² OL L 51, 2012 2 23, p. 51.

Pagrindimas

Siekiant sudaryti palankias sąlygas teikti tarpvalstybines vežimo paslaugas, reikia koordinuoti infrastruktūros valdytojų veiklą.

Pakeitimas 65

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 4 punktą**

Komisijos siūlomas tekstas

2. Tinklo nariai dalyvauja 15 straipsnyje nurodytoje rinkos stebėsenos veikloje ir vertina infrastruktūros valdytojų efektyvumą, remdamiesi bendrais rodikliais ir kokybės kriterijais, kaip antai, patikimumo, pajėgumo, eksploatacinės parengties, punktualumo ir jų tinklų saugos, turto kokybės ir panaudojimo, techninės priežiūros, atnaujinimo, gerinimo, investicijų *ir* finansinio efektyvumo.

Pakeitimas

2. Tinklo nariai dalyvauja 15 straipsnyje nurodytoje rinkos stebėsenos veikloje ir vertina infrastruktūros valdytojų efektyvumą *ir veiksmingumą*, remdamiesi bendrais rodikliais ir kokybės kriterijais, kaip antai, patikimumo, pajėgumo, eksploatacinės parengties, punktualumo ir jų tinklų saugos, turto kokybės ir panaudojimo, techninės priežiūros, atnaujinimo, gerinimo, investicijų, finansinio efektyvumo *ir apmokestinimo sistemos ir taisyklių skaidrumo*.

Pakeitimas 66

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES
7 e straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Komisija *gali priimti* priemones, kuriomis, visų pirma siekdama užtikrinti lyginamosios analizės nuoseklumą, nustatytų bendrus tinklo veiklos principus bei praktiką ir bendradarbiaujant tinkle taikytinas procedūras. Tos priemonės priimamos *igyvendinimo* aktu pagal **62 straipsnio 3 dalyje** nurodytą procedūrą.

Pakeitimas

3. *Atsižvelgdama į tinklo išreikštas nuomones*, Komisija *priima* priemones, kuriomis, visų pirma siekdama užtikrinti lyginamosios analizės nuoseklumą, nustatytų bendrus tinklo veiklos principus bei praktiką ir bendradarbiaujant tinkle taikytinas procedūras. Tos priemonės priimamos *deleguotuoju* aktu pagal **60 straipsnyje** nurodytą procedūrą

Pakeitimas 67

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 5 punkto a a papunktis (naujas)

Direktyva 2012/34/ES
10 straipsnio 2 a dalis (nauja)

aa) Įterpiama 2a dalis:

„2a. Nereikalaujama, kad valstybė narė suteiktų kokią nors teisę naudotis infrastruktūra bet kokios rūšies paslaugų teikimo tikslu geležinkelio įmonei, jei ta įmonė yra tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuojama asmens arba asmenų iš trečiosios šalies arba trečiųjų šalių, kuriose teisės naudotis infrastruktūra ir paslaugų įrenginiais nesuteikiamos Sąjungos įmonėms panašiomis sąlygomis, kaip nurodyta šioje direktyvoje. Šioje dalyje kontrolės samprata apima teises, sutartis arba kitas priemones, kurios atskirai arba kartu, atsižvelgiant į visas teisinės ir faktinės aplinkybes, suteikia galimybę daryti lemiamą įtaką įmonei, ypač naudojantis:

a) nuosavybės teise arba teise naudotis visu atitinkamos įmonės turtu arba jo dalimi;

b) teisėmis arba sutartimis, kurios turi lemiamą įtaką formuojant įmonės organus, jiems balsuojant arba priimant sprendimus;

Pagrindimas

Reikia įtraukti klausimą galimybės patekti į keleivių ir krovinių vežimo paslaugų rinką įmonėms, kurios kontroliuojamos iš trečiųjų šalių. Užtikrinti, kad būtų sukurtos suderintos sąlygos, grindžiamos abipusiškumo principu, yra ir būtina, ir sąžininga. Jeigu tokių sąlygų nėra, jokios pavienės valstybės narės neturėtų būti reikalaujama atverti savo rinką trečiojoje šalyse įsisteigusioms įmonėms arba įmonėms, kurias tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja asmenys iš trečiųjų šalių. Apibrėžtis perimta iš Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės.

Pakeitimas 68

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 6 punkto a papunktis**

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 1 dalis

1. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnio 2 dalyje numatytą teisę teikti keleivių vežimo paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos, kai tam pačiam ar alternatyviam maršrutui taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, jei naudojantis tokia teise kiltų pavojus konkrečios viešųjų paslaugų sutarties ar sutarčių ekonominei pusiausvyrai.

1. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnio 2 dalyje numatytą teisę teikti keleivių vežimo paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos, kai tam pačiam ar alternatyviam maršrutui taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, jei naudojantis tokia teise kiltų pavojus konkrečios viešųjų paslaugų sutarties ar sutarčių ekonominei pusiausvyrai. ***Teikiant greitojo keleivių vežimo paslaugas neribojama 10 straipsnio 2 dalyje numatyta prieigos teisė.***

Kompetentingos valdžios institucijos ir infrastruktūros valdytojai iš anksto praneša visoms suinteresuotosioms šalims apie prašymus skirti pajėgumų, pateiktus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007*, dėl kurių gali būti pažeistos prieigos teisės, suteiktos pagal šios direktyvos 10 straipsnį.

Visos keleivių vežimo paslaugos, neįtrauktos į viešųjų paslaugų sutartį, vadinamos atviros prieigos paslaugomis.

Jeigu kompetentinga valdžios institucija parengia naują viešųjų paslaugų sutartį arba išplečia galiojančios sutarties taikymo sritį siekdama, kad būtų naudojama daugiau infrastruktūros pajėgumų nei anksčiau, esamas atviros prieigos paslaugas teikiančių įmonių, kurioms kompetentingos valdžios institucijos sprendimas gali daryti poveikį, prieigos teisėms netaikomi jokie apribojimai.

* 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir Nr. 1107/70 (OL L

Pakeitimas 69

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 6 punkto b papunktis

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. **Šią** padėtį **jos** įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Pakeitimas

55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais.

Šie kriterijai, inter alia, apima naudojimosi prieigos teise poveikį bet kurių į viešojo paslaugų pirkimo sutartį įtrauktų paslaugų pelningumui, įskaitant jo nulemtą poveikį grynosioms sutartį sudariusios kompetentingos valdžios institucijos sąnaudoms, paklausai tarp keleivių, bilietų kainodarai, bilietų pardavimo tvarkai, stotelių vietai ir tvarkaraščiui, taip pat siūlomos naujos paslaugos dažnumui, ir jie nustatomi 55 straipsnyje nurodytos reguliavimo institucijos atsižvelgiant į šio straipsnio 4 dalyje nurodytas priemones. Atliekant analizę įvertinama, ar nauja atviros prieigos paslauga neigiamai nepaveiks pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį teikiamų paslaugų gyvybingumui.

Jeigu reguliavimo institucija prognozuoja, kad būsima nauja paslauga geležinkelių sektoriui bus pirmiausia pajamų, o ne išlaidų šaltinis ir kad teikiant paslaugas pagal viešųjų paslaugų

sutartį ar sutartis patiriami nuostoliai bus nedideli, jeigu jų apskritai bus, nėra laikoma, kad viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai kyla pavojus. Remiantis tokia analize ir atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimu, valstybėms narėms suteikiami įgaliojimai leisti pasinaudoti prieigos prie norimos keleivinio transporto paslaugos teise, ją koreguoti ar šios teisės nesuteikti.

2a. Kai viešojo paslaugų pirkimo sutartis sudaroma pagal viešojo konkurso procedūrą, kaip nustatyta pagal Sąjungos teisę, valstybės narės, vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, gali riboti prieigos teisę, numatytą šios direktyvos 10 straipsnio 2 dalyje, tos viešojo paslaugų pirkimo sutarties trukmės laikotarpiu, kai teikiamos paslaugos tarp išvykimo ir atvykimo vietos, kurias apima ta viešojo paslaugų pirkimo sutartis. Informacija apie tai, kad prieigos teisė ribota, skelbiama viešai, kai inicijuojama konkurso dėl tos viešojo paslaugų pirkimo sutarties procedūra. Teikiant naują papildomą paslaugą pagal 10 straipsnio 2 dalį prieiga neribojama, jei reguliavimo institucija prognozuoja, kad geležinkelių sektoriui ji bus pirmiausia pajamų, o ne išlaidų šaltinis.

Šioje dalyje nurodyti apribojimai nedaro poveikio, dėl kurio būtų ribojama teisė įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautiniame maršrute esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

2b. Reguliavimo institucija ar institucijos, atliekančios 2 ir 2a dalyse nurodytą analizę, padėtį įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą gavimo:

a) kompetentingos valdžios institucijos

a) kompetentingos valdžios institucijos

- arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;
- b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;
- c) infrastruktūros valdytojas;
- d) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;

- arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį;
- b) kitos suinteresuotos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal šį straipsnį;
- c) infrastruktūros valdytojas;
- d) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;

da) geležinkelio įmonė, paprašiusi skirti pajėgumų pagal 38 straipsnio 4 dalį.

Pagrindimas

Būtina išsamiau apibūdinti ekonominę pusiausvyrą apibrėžiančius kriterijus. Tekstas pagrįstas Direktyvos 2012/34/ES 21 konstatuojamąja dalimi ir 2010 m. Komisijos aiškinamosiomis gairėmis.

Pakeitimas 70

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 6 punkto c papunktis

Direktyva 2012/34/ES
11 straipsnio 3 ir 4 dalys

Komisijos siūlomas tekstas

- c) **3 dalis pakeičiama** taip:
3. Reguliavimo institucija pagrindžia savo sprendimą ir nurodo sąlygas, kuriomis per vieną mėnesį nuo sprendimo paskelbimo bet kuris iš toliau nurodytų subjektų gali prašyti persvarstyti sprendimą:
- a) atitinkama kompetentinga valdžios institucija arba kompetentingos valdžios institucijos;
- b) infrastruktūros valdytojas;
- c) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;
- d) geležinkelio įmonė, siekianti, kad jai būtų suteikta prieiga.“;

Jei reguliavimo institucija nusprendžia, kad 38 straipsnio 4 dalyje nurodyta ketinama teikti keleivių vežimo paslauga

Pakeitimas

- c) **3 ir 4 dalys pakeičiamos** taip:
3. Reguliavimo institucija pagrindžia savo sprendimą ir nurodo sąlygas, kuriomis per vieną mėnesį nuo sprendimo paskelbimo bet kuris iš toliau nurodytų subjektų gali prašyti persvarstyti sprendimą:
- a) atitinkama kompetentinga valdžios institucija arba kompetentingos valdžios institucijos;
- b) infrastruktūros valdytojas;
- c) geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį;
- d) geležinkelio įmonė, siekianti, kad jai būtų suteikta prieiga.“;

Kai reguliavimo institucija ***laikydamosi 2 dalies*** nusprendžia, kad 38 straipsnio 4 dalyje nurodyta ketinama teikti keleivių

keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, ji nurodo galimus tokios paslaugos pakeitimus, kuriais būtų užtikrinta, kad būtų laikomasi 10 straipsnio 2 dalyje nurodytų priegigos teisių suteikimo sąlygų.

4. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų ir geležinkelio įmonių patirtimi bei 57 straipsnio 1 dalyje nurodyto tinklo veikla, Komisija ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 16 d. patvirtina priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių taikymo tvarka ir kriterijai. Tie *įgyvendinimo* aktai priimami laikantis **62 straipsnio 3 dalyje** nurodytos *nagrinėjimo* procedūros.

vežimo paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, ji nurodo galimus tokios paslaugos pakeitimus, kuriais būtų užtikrinta, kad būtų laikomasi 10 straipsnio 2 dalyje nurodytų priegigos teisių suteikimo sąlygų.

4. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų ir geležinkelio įmonių patirtimi bei 57 straipsnio 1 dalyje nurodyto tinklo veikla, Komisija ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 16 d. patvirtina priemones, kuriose išsamiai nustatomi šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių taikymo tvarka ir kriterijai. Tie *deleguotieji* aktai priimami laikantis **60 straipsnyje** nurodytos procedūros.

Pagrindimas

Būtina išsamiau apibūdinti ekonominę pusiausvyrą apibrėžiančius kriterijus. Tekstas pagrįstas Direktyvos 2012/34/ES 21 konstatuojamąja dalimi ir 2010 m. Komisijos aiškinamosiomis gairėmis.

Pakeitimas 71

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 7 punktą

Direktyva 2012/34/ES

13 a straipsnio antraštinė dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Bendros informacijos teikimo ir *integrotojo* bilietų pardavimo sistemos

Pakeitimas

Bendros informacijos teikimo ir bilietų pardavimo sistemos

Pagrindimas

Šiame straipsnyje kalbama apie tęstinės kelionės geležinkeliais, o ne apie įvairiarūšio transporto bilietų pardavimo sistemą.

Pakeitimas 72

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 7 punktą

Komisijos siūlomas tekstas

1. **Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007¹³ ir Direktyvos 2010/40/ES¹⁴**, valstybės narės gali reikalauti, kad geležinkelio įmonės, **teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas**, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų **geležinkelio** įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

Pakeitimas

1. **Visi duomenys apie tvarkaraščių sudarymą laikomi viešais duomenimis ir yra atitinkamai skelbiami.**

Nepaisydamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 ir Direktyvos 2010/40/ES, valstybės narės reikalauja, kad visos su geležinkeliais susijusios suinteresuotosios šalys, pavyzdžiui, geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir bilietų pardavėjai iki 2019 m. gruodžio 12 d. naudotų sąveikią tęstinės kelionės bilietų pardavimo ir informacijos sistemą, kuri atitiktų tikslą keleiviams sudaryti sąlygas susipažinti su visais duomenimis, reikalingais kelionei planuoti ir rezervuoti bei pirkti bilietus Sąjungoje.

Valstybės narės reikalauja, kad geležinkelio įmonės bendradarbiautų ir iki 2019 m. gruodžio 12 d. parengtų bendrą kelionių informacijos teikimo ir bilietų pardavimo sistemą, kurią taikant būtų užtikrintas su visomis viešosiomis keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų sutartį pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, susijusių bilietų, tęstinės

kelionės bilietų platinimo ir rezervavimo paslaugų teikimas, arba priima sprendimą įgalioti atitinkamas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Ši sistema nesukelia rinkos iškraipymo ar geležinkelio įmonių diskriminavimo. Ją valdo viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

Geležinkelio įmonės, teikiančios komercines viešąsias keleivių vežimo paslaugas, turi nediskriminacinę prieigą prie šios sistemos, kad galėtų teikti informaciją apie visas viešąsias keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas ir parduoti bilietus už jas, taip papildydamos savo teikiamas transporto paslaugas.

Visos sistemos turi būti sukurtos taip, kad būtų sąveikios vadovaujantis Direktyva 2008/57/EB ir pagrindinėmis telematikos priemonių techninėmis specifikacijomis. Jose techniniai reikalavimai taikomi siekiant užtikrinti, visų pirma, apmokestinimo ir tarpuskaitos nuoseklumą, komercinės informacijos konfidencialumą, asmens duomenų apsaugą ir atitiktį konkurencijos taisyklėms. Visos sistemos ar prietaikos, pagal kurias siūlomos papildomos paslaugos keleiviams, yra sąveikios su tomis techninėmis specifikacijomis.

Valstybės narės užtikrina, kad prieiga prie pagrindinių telematikos priemonių techninių specifikacijų būtų atvira ir nediskriminacinė.

Bet kokie dalyvių susitarimai atitinka konkurencijos taisykles.

Tokios sistemos kaštai sąžiningai padalijami dalyviams taip, kad būtų atsivergiama į jų indėlius.

Reguliavimo institucija užtikrina, kad bet kokia tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistema nesukelia rinkos iškraipymo ar geležinkelio įmonių diskriminavimo.

Valstybės narės *taip pat* gali reikalauti, kad geležinkelio įmonės *ir kitų rūšių keleivinio transporto paslaugų teikėjai* dalyvautų bendroje *sąveikioje kelionių* informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti atitinkamas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių *ir kitų keleivinio transporto paslaugų teikėjų* diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

¹³ OL L 315, 2007 12 3, p. 14.

¹⁴ OL L 207, 2010 8 6, p. 1.

Pagrindimas

Turėtų būti skiriama, kas yra tęstinės kelionės ir integruotasis bilietų pardavimas. Kadangi turėtų būti kuo greičiau sukurta funkcionali geležinkelių sektoriaus tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistema, integruoto įvairiarūšio transporto bilietų pardavimo sprendimai turėtų būti antrinės svarbos.

Pakeitimas 73

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 7 punktą

Direktyva 2012/34/ES

13 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Valstybės narės **reikalauja, kad keleivių vežimo paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės sudarytų ir koordinuotų** nenumatytų atvejų planus, pagal kuriuos labai sutrikus paslaugų teikimui teiktų pagalbą keleiviams, **kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 18**

Pakeitimas

2. Valstybės narės **parengia ir koordinuoja nacionalinius** nenumatytų atvejų planus, taip pat susijusius **su pagrindiniais maršrutais visoje ES**, pagal kuriuos **dėl stichinių ir žmogaus sukeltų nelaimių** labai sutrikus paslaugų teikimui teiktų pagalbą keleiviams **atsižvelgdamos į Komisijos direktyvą 2008/164/EC**

straipsnyje.

Kiekviena keleivių vežimo paslaugas teikianti geležinkelio įmonė ir kiekvienas stoties valdytojas parengia savo nenumatytų atvejų planą pagal nacionalinius nenumatytų atvejų planus.

**** 2007 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendimas 2008/164/EB dėl transeuropinės paprastųjų ir greitųjų geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos „žmonės su judėjimo negalia“ (OL L 64, 2008 3 7, p. 72).***

Pakeitimas 74

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 7 a punktas (naujas)
Direktyva 2012/34/ES
19 straipsnio d a punktas (naujas)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

***7a. 19 straipsnyje įterpiamas šis punktas:
„da) yra įsipareigoję taikyti atitinkamas valstybių narių, kurioje įmonė pageidauja teikti paslaugas, atstovaujamasias kolektyvines sutartis;“***

Pagrindimas

Jei norima, kad keleivinio geležinkelių transporto rinka taptų atviresnė, būtina stiprinti geros reputacijos reikalavimus, susijusius su darbo sąlygomis, kurių geležinkelio įmonė turi laikytis norėdama gauti licenciją, kad didėjant konkurencijai būtų išvengta darbo sąlygų prastėjimo.

Pakeitimas 75

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 8 a punktas (naujas)
Direktyva 2012/34/ES
42 straipsnio 1 a dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8a. Į 42 straipsnį įterpiama 1a dalis:

„1a. Siekdama užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai, šios direktyvos 55 straipsnyje nurodoma reguliavimo institucija iš anksto tvirtina tokį pamatinį susitarimą ir savo iniciatyva vykdo galiojančio susitarimo priežiūrą. Pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo dėl pamatinio susitarimo. Tuo atveju, kai pateikiamas skundas dėl pamatinio susitarimo, reguliavimo institucija patvirtina, kad pamatinio susitarimo pakeitimų daryti nereikia arba pareikalauja, kad tas pamatinis susitarimas būtų pakeistas laikantis reguliavimo institucijos nurodymų ne vėliau kaip per du mėnesius nuo dienos, kurią reguliavimo institucija gavo skundą. Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė reguliavimo institucijos reikalavimą įvykdo kuo skubiau, kiek tai praktiškai įmanoma, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per mėnesį nuo pranešimo apie šį sprendimą gavimo iš reguliavimo institucijos dienos. Vykdydama šioje dalyje aprašytas funkcijas, reguliavimo institucija ypač didelį dėmesį skiria verslo paslapčių apsaugai.

Pagrindimas

Svarbu, kad reguliavimo institucijos galėtų vykdyti pamatinių susitarimų priežiūrą, nes jie gali būti viena iš pagrindinių diskriminacijos priežasčių.

Pakeitimas 76

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 8 b punktas (naujas)

Direktyva 2012/34

46 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8b. 46 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Koordinavimo procesą

reglamentuojantys principai išdėstomi tinklo nuostatuose. Pagal juos visų pirma atsižvelgiama į sunkumus, susijusius su tarptautinių traukinių linijų nustatymu, ir poveikį, kurį pakeitimai gali daryti kitų infrastruktūrų valdytojams. *Kai prašymai teikti geležinkelio paslaugą tame pačiame rinkos segmente prieštarauja vieni kitiems, infrastruktūros valdytojas, paskirstydamas pajėgumus, atsižvelgia tik į ginčytiną infrastruktūrą, o ne į visą pajėgumų, dėl kurių kreipiasi konkuruojantys pareiškėjai, apimtį.*“;

Pagrindimas

Net ir nepriklausomas infrastruktūros valdytojas gali pageidauti pirmenybę teikti stambioms, o ne smulkesnėms geležinkelio įmonėms, kadangi apskritai didesnės įmonės prašo didesnių pajėgumų ir dėl to infrastruktūros valdytojas gauna didesnę pelną. Šiame pakeitime paaiškinama, kad konkuruojančių prašymų dėl prieigos prie kelių atveju infrastruktūros valdytojas negali nederamai pirmenybės teikti stambiems, o ne smulkesniems klientams.

Pakeitimas 77

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 8 c punktas (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

54 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8c. 54 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Jeigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas imasi visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį. Tuo tikslu jis parengia nenumatytų atvejų planą, išvardydamas jame visas įstaigas, kurios turi būti informuotos įvykus pavojingam eismo įvykiui ar sutrikus traukinių eismui. Įvykus sutrikimui, galinčiam daryti poveikį tarpvalstybiniam eismui, infrastruktūros valdytojas dalijasi visa susijusia informacija su kitais

infrastruktūros valdytojais, kurių tinklui ir eismui jame tas sutrikimas gali daryti poveikį. Susiję infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja siekdami atkurti įprastą tarpvalstybinį eismą.

Pagrindimas

54 straipsnio 1 dalies pakeitimas pateiktas siekiant užtikrinti, kad apie sutrikimą viename tinkle, kuris galėtų daryti poveikį eismui kitoje valstybėje narėje, būtų pranešama kitiems infrastruktūros valdytojams, kuriems tas sutrikimas gali daryti poveikį.

Pakeitimas 78

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 8 d punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
55 straipsnio 3 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8d. 55 straipsnis papildomas šia dalimi:

„3a. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos turėtų organizacinių ir funkcinių galimybių, nurodytų šios Direktyvos 56 straipsnyje, ir, prireikus, priima veiksmų planą, skirtą tokioms galimybėms suteikti.“;

Pakeitimas 79

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 8 e punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
56 straipsnis

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

Reguliavimo institucijos funkcijos

1. Nedarant poveikio 46 straipsnio 6 daliai, pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip

Reguliavimo institucijos funkcijos

1. Nedarant poveikio 46 straipsnio 6 daliai, pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip

nukentėjo; visų pirma, pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba atitinkamais atvejais geležinkelio įmonės arba paslaugų įrenginių operatoriaus priimtus sprendimus dėl:

- a) preliminarių ir galutinių tinklo nuostatų redakcijų;
- b) tinklo nuostatuose nustatytų kriterijų;
- c) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;
- d) apmokestinimo sistemos;
- e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;
- f) prieigos priemonių pagal 10–13 straipsnius;
- g) prieigos prie paslaugų pagal 13 straipsnį ir apmokestinimo už jas.

2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir visų pirma ji savo iniciatyva patikrina 1 dalies a–g punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Visų pirma, ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus.

3. Reguliavimo institucija taip pat glaudžiai bendradarbiauja su nacionaline saugos institucija, kaip apibrėžta 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje[19], ir su licencijas išduodančia institucija, kaip apibrėžta šioje direktyvoje.

nukentėjo; visų pirma, pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba atitinkamais atvejais geležinkelio įmonės arba paslaugų įrenginių operatoriaus priimtus sprendimus dėl:

- a) preliminarių ir galutinių tinklo nuostatų redakcijų;
- b) tinklo nuostatuose nustatytų kriterijų;
- c) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;
- d) apmokestinimo sistemos;
- e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;
- f) prieigos priemonių pagal 10–13 straipsnius;
- g) prieigos prie paslaugų pagal 13 straipsnį ir apmokestinimo už jas;

ga) planinio arba neplaninio infrastruktūros techninės priežiūros darbo.

2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir visų pirma ji savo iniciatyva patikrina 1 dalies a–**ga** punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Visų pirma, ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus.

3. Reguliavimo institucija taip pat glaudžiai bendradarbiauja su nacionaline saugos institucija, kaip apibrėžta 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje[19], ir su licencijas išduodančia institucija, kaip apibrėžta šioje direktyvoje.

Valstybės narės užtikrina, kad šios institucijos bendrai parengtų gaires, skirtas keistis informacija ir bendradarbiauti siekiant užkirsti kelią neigiamam poveikiui konkurencijai ar saugai geležinkelių transporto rinkos srityje. Šios gairės apima mechanizmą, pagal kurį reguliavimo institucija teiktų nacionalinėms saugos ir licencijas išduodančioms institucijoms rekomendacijas tais klausimais, kurie gali daryti poveikį konkurencijai geležinkelių transporto rinkos srityje, ir nacionalinės saugos institucija teiktų reguliavimo ir licencijas išduodančioms institucijoms rekomendacijas tais klausimais, kurie gali daryti poveikį saugai. Nedarant poveikio nei vienos institucijos nepriklausomumui jų atitinkamos kompetencijos srityse, atitinkama institucija, prieš priimdama sprendimus, nagrinėja visas tokias rekomendacijas. Jei atitinkama institucija nusprendžia nukrypti nuo šių rekomendacijų, ji nurodo savo sprendimų priežastis.

4. Valstybės narės gali nuspręsti, kad reguliavimo institucijai būtų nustatyta užduotis priimti neprivalomas nuomones dėl 8 straipsnio 3 dalyje nurodyto verslo plano, sutarties ir pajėgumų didinimo plano preliminarių redakcijų, visų pirma nurodant, ar tos priemonės atitinka konkurencijos geležinkelių paslaugų rinkose padėtį.

5. Reguliavimo institucija savo funkcijoms atlikti turi reikiamus organizacinius pajėgumus, t. y. personalą ir materialinę bazę, kurie yra proporcingi geležinkelių sektoriaus valstybėje narėje svarbai.

6. Reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų IV skyriaus 2 skirsnį ir būtų nediskriminuojantys. Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija. Reguliavimo institucija įsikiša, jeigu tos derybos gali

Valstybės narės užtikrina, kad šios institucijos bendrai parengtų gaires, skirtas keistis informacija ir bendradarbiauti siekiant užkirsti kelią neigiamam poveikiui konkurencijai ar saugai geležinkelių transporto rinkos srityje. Šios gairės apima mechanizmą, pagal kurį reguliavimo institucija teiktų nacionalinėms saugos ir licencijas išduodančioms institucijoms rekomendacijas tais klausimais, kurie gali daryti poveikį konkurencijai geležinkelių transporto rinkos srityje, ir nacionalinės saugos institucija teiktų reguliavimo ir licencijas išduodančioms institucijoms rekomendacijas tais klausimais, kurie gali daryti poveikį saugai. Nedarant poveikio nei vienos institucijos nepriklausomumui jų atitinkamos kompetencijos srityse, atitinkama institucija, prieš priimdama sprendimus, nagrinėja visas tokias rekomendacijas. Jei atitinkama institucija nusprendžia nukrypti nuo šių rekomendacijų, ji nurodo savo sprendimų priežastis.

4. Valstybės narės gali nuspręsti, kad reguliavimo institucijai būtų nustatyta užduotis priimti neprivalomas nuomones dėl 8 straipsnio 3 dalyje nurodyto verslo plano, sutarties ir pajėgumų didinimo plano preliminarių redakcijų, visų pirma nurodant, ar tos priemonės atitinka konkurencijos geležinkelių paslaugų rinkose padėtį.

5. Reguliavimo institucija savo funkcijoms atlikti turi reikiamus organizacinius pajėgumus, t. y. personalą ir materialinę bazę, kurie yra proporcingi geležinkelių sektoriaus valstybėje narėje svarbai.

6. Reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų IV skyriaus 2 skirsnį ir būtų nediskriminuojantys. ***Reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo, paslaugų įrenginių operatorių arba geležinkelio įmonių nustatyti prieigos, įskaitant kelių prieigą, prieigą prie stočių, jų pastatų ir kitų įrenginių,***

neatitikti šio skyriaus reikalavimų.

7. Reguliavimo institucija nuolat ir bet kuriuo atveju bent kartą per dvejus metus konsultuojasi su krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų naudotojų atstovais, siekdama atsižvelgti į jų nuomonę dėl geležinkelių transporto rinkos.

8. Reguliavimo institucija turi įgaliojimus reikalauti, kad infrastruktūros valdytojas, pareiškėjai ar atitinkamoje valstybėje narėje veikianti trečioji šalis suteiktų jai atitinkamą informaciją.

Reikalaujama suteikti informacija pateikiama per reguliavimo institucijos nustatytą pagrįstą laikotarpį, kuris negali būti ilgesnis nei vienas mėnuo, nebent išskirtinėmis aplinkybėmis reguliavimo institucija sutinka ir leidžia pratęsti terminą, bet ne ilgiau kaip dviem papildomoms savaitėms. Reguliavimo institucija turi galėti užtikrinti tokių prašymų vykdymą taikant tinkamas nuobaudas, įskaitant pinigines baudas. Reguliavimo institucijai teikiamoje informacijoje yra visi duomenys, kurių jai reikia skundų nagrinėjimo ir konkurencijos priežiūros geležinkelių paslaugų rinkose pagal 2 dalį funkcijoms vykdyti. Tokiai

įskaitant kelionių informacijos iškabinimo vietas, mokesčiai būtų nediskriminuojantys. Šiuo tikslu apie planuojamus šioje dalyje nurodytų mokesčių dydžio ar struktūros pakeitimus reguliavimo institucijai reikia pranešti ne vėliau kaip prieš du mėnesius prieš jų planuojamą įsigaliojimą. Reguliavimo institucija ne vėliau kaip prieš mėnesį nuo planuojamo įsigaliojimo gali pareikalauti planuojamus pakeitimus sumažinti, padidinti, atidėti arba jų atsisakyti.

Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija. Reguliavimo institucija įsikiša, jeigu tos derybos gali neatitikti šio skyriaus reikalavimų.

7. Reguliavimo institucija nuolat ir bet kuriuo atveju bent kartą per dvejus metus konsultuojasi su krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų naudotojų atstovais, siekdama atsižvelgti į jų nuomonę dėl geležinkelių transporto rinkos.

8. Reguliavimo institucija turi įgaliojimus reikalauti, kad infrastruktūros valdytojas, pareiškėjai ar atitinkamoje valstybėje narėje veikianti trečioji šalis suteiktų jai atitinkamą informaciją.

Reikalaujama suteikti informacija pateikiama per reguliavimo institucijos nustatytą pagrįstą laikotarpį, kuris negali būti ilgesnis nei vienas mėnuo, nebent išskirtinėmis aplinkybėmis reguliavimo institucija sutinka ir leidžia pratęsti terminą, bet ne ilgiau kaip dviem papildomoms savaitėms. Reguliavimo institucija turi galėti užtikrinti tokių prašymų vykdymą taikant tinkamas nuobaudas, įskaitant pinigines baudas. Reguliavimo institucijai teikiamoje informacijoje yra visi duomenys, kurių jai reikia skundų nagrinėjimo ir konkurencijos priežiūros geležinkelių paslaugų rinkose pagal 2 dalį funkcijoms vykdyti. Tokiai

informacijai priskiriami duomenys, kurie būtini statistikos ir rinkos stebėjimo tikslais.

9. Reguliavimo institucija svarsto kiekvieną skundą, prireikus prašo atitinkamos informacijos ir pradeda konsultacijas su visomis atitinkamomis šalimis per vieną mėnesį nuo skundo gavimo dienos. Ji priima sprendimą dėl kiekvieno skundo, imasi veiksmų situacijai ištaisyti ir informuoja atitinkamas šalis apie savo motyvuotą sprendimą per nustatytą pagrįstą laiką, bet kuriuo atveju ne ilgiau kaip per šešias savaites nuo tada, kai gavo visą reikalingą informaciją. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija prireikus savo iniciatyva nusprendžia, kokiomis tinkamomis priemonėmis pašalinti pareiškėjų diskriminavimą, rinkos iškraipymą ir kitus nepageidaujamus šių rinkų pokyčius, ypač atsižvelgdama į 1 dalies a–g punktus.

Reguliavimo institucijos sprendimas privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas, ir jam netaikoma kitų administracinių instancijų kontrolė. Savo sprendimų vykdymą reguliavimo institucija užtikrina taikydama tinkamas nuobaudas, įskaitant pinigines baudas.

Jeigu pateikiamas skundas dėl atsisakymo skirti infrastruktūros pajėgumų arba dėl sąlygų, kuriomis buvo pasiūlyta skirti pajėgumus, reguliavimo institucija arba patvirtina, kad infrastruktūros valdytojo sprendimas turi likti nepakeistas, arba reikalauja, kad tas sprendimas būtų pakeistas *pagal jos pateiktus nurodymus*.

10. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijų priimtiems

informacijai priskiriami duomenys, kurie būtini statistikos ir rinkos stebėjimo tikslais.

9. Reguliavimo institucija svarsto kiekvieną skundą, prireikus prašo atitinkamos informacijos ir pradeda konsultacijas su visomis atitinkamomis šalimis per vieną mėnesį nuo skundo gavimo dienos. Ji priima sprendimą dėl kiekvieno skundo, imasi veiksmų situacijai ištaisyti ir informuoja atitinkamas šalis apie savo motyvuotą sprendimą per nustatytą pagrįstą laiką, bet kuriuo atveju ne ilgiau kaip per šešias savaites nuo tada, kai gavo visą reikalingą informaciją. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija prireikus savo iniciatyva nusprendžia, kokiomis tinkamomis priemonėmis pašalinti pareiškėjų diskriminavimą, rinkos iškraipymą ir kitus nepageidaujamus šių rinkų pokyčius, ypač atsižvelgdama į 1 dalies a–**ga** punktus.

Reguliavimo institucijos sprendimas privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas, ir jam netaikoma kitų administracinių instancijų kontrolė. Savo sprendimų vykdymą reguliavimo institucija užtikrina taikydama tinkamas nuobaudas, įskaitant pinigines baudas.

Jeigu pateikiamas skundas dėl atsisakymo skirti infrastruktūros pajėgumų arba dėl sąlygų, kuriomis buvo pasiūlyta skirti pajėgumus, reguliavimo institucija arba patvirtina, kad infrastruktūros valdytojo sprendimas turi likti nepakeistas, arba reikalauja, kad tas sprendimas būtų pakeistas pagal jos nurodymus.

Infrastruktūros valdytojas reguliavimo institucijos reikalavimą įvykdo ne vėliau kaip per mėnesį nuo pranešimo apie šį sprendimą gavimo.

10. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijų priimtiems

sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė. Pateikus skundą reguliavimo institucijos sprendimo vykdymas gali būti sustabdytas, tik jei reguliavimo institucijos nedelstinas poveikis gali sukelti skundą pateikusiam asmeniui nepataisomą žalą. Šia nuostata nedaromas poveikis skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal konstitucinę teisę, kai taikytina.

11. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai būtų paskelbti.

12. Reguliavimo institucija įgaliota atlikti infrastruktūros valdytojų, paslaugų įrenginių operatorių ir, prireikus, geležinkelio įmonių auditą arba inicijuoti jų išorės auditą, kad patikrintų atitiktį 6 straipsnio apskaitos atskyrimo nuostatoms. Todėl reguliavimo institucija turi teisę prašyti pateikti visą susijusią informaciją. Visų pirma ji turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas, paslaugų įrenginių operatoriai ir visos įmonės arba kiti subjektai, vykdančys arba integruojantys įvairių rūšių geležinkelių transporto arba infrastruktūros valdymo veiklą, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir 13 straipsnyje, pateiktų visą VIII priede nurodytą informaciją arba jos dalį taip išsamiai, kaip yra manoma būtina ir proporcinga.

Nedarant poveikio už valstybės pagalbą atsakingoms valdžios institucijoms priskirtai kompetencijai, remdamasi šiomis ataskaitomis reguliavimo institucija gali padaryti išvadas valstybės pagalbos klausimais, apie kurias ji praneša toms valdžios institucijoms.

13. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų VIII priedo pakeitimų. Taigi, VIII priedas gali būti iš dalies keičiamas siekiant jį pritaikyti prie apskaitos ir priežiūros praktikos raidos ir (arba) jį papildyti kita būtina informacija siekiant

sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė. Pateikus skundą reguliavimo institucijos sprendimo vykdymas gali būti sustabdytas, tik jei reguliavimo institucijos nedelstinas poveikis gali sukelti skundą pateikusiam asmeniui nepataisomą žalą. Šia nuostata nedaromas poveikis skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal konstitucinę teisę, kai taikytina.

11. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai būtų paskelbti.

12. Reguliavimo institucija įgaliota atlikti infrastruktūros valdytojų, paslaugų įrenginių operatorių ir, prireikus, geležinkelio įmonių auditą arba inicijuoti jų išorės auditą, kad patikrintų atitiktį 6 straipsnio apskaitos atskyrimo nuostatoms. Todėl reguliavimo institucija turi teisę prašyti pateikti visą susijusią informaciją. Visų pirma ji turi teisę prašyti, kad infrastruktūros valdytojas, paslaugų įrenginių operatoriai ir visos įmonės arba kiti subjektai, vykdančys arba integruojantys įvairių rūšių geležinkelių transporto arba infrastruktūros valdymo veiklą, kaip nurodyta 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir 13 straipsnyje, pateiktų visą VIII priede nurodytą informaciją arba jos dalį taip išsamiai, kaip yra manoma būtina ir proporcinga.

Nedarant poveikio už valstybės pagalbą atsakingoms valdžios institucijoms priskirtai kompetencijai, remdamasi šiomis ataskaitomis reguliavimo institucija gali padaryti išvadas valstybės pagalbos klausimais, apie kurias ji praneša toms valdžios institucijoms.

13. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 60 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų VIII priedo pakeitimų. Taigi, VIII priedas gali būti iš dalies keičiamas siekiant jį pritaikyti prie apskaitos ir priežiūros praktikos raidos ir (arba) jį papildyti kita būtina informacija siekiant

patikrinti apskaitų atskyrimą.

patikrinti apskaitų atskyrimą.

Pakeitimas 80

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 8 f punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
57 straipsnio 9 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8f. 57 straipsnis papildomas šia dalimi:

„9a. Jeigu pareiškėjas mano, kad infrastruktūros valdytojo sprendimas trukdo plėtoti tarptautines paslaugas, jis gali kreiptis į reguliavimo instituciją tinklą, kad gautų jo nuomonę. Apie šį kreipimąsi tuo pat metu informuojama atitinkama reguliavimo institucija. Prireikus tinklas siekia, kad infrastruktūros valdytojas ir, visais atvejais, atitinkama nacionalinė reguliavimo institucija pateiktų paaiškinimus. Tinklas priima nuomonę ir ją paskelbia, taip pat ją perduoda atitinkamai nacionalinei reguliavimo institucijai.

Reguliavimo institucijų tinklas Komisijai teikia metinę savo veiklos ataskaitą. Komisija teikia ataskaitas Europos Parlamentui ir Tarybai.

Per vienus metus nuo šios direktyvos įsigaliojimo ir ne vėliau kaip iki 2019 m. gruodžio 31 d. Komisija priima pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo įsteigiama Europos reguliavimo institucija, ir jai suteikia juridinio asmens statusą, taip pat priežiūros ir arbitražo funkciją, kurią atlikdama ji galėtų spręsti tarpvalstybinius klausimus ir nagrinėti su nacionalinių reguliavimo institucijų priimtais sprendimais susijusius skundus. Ši nauja institucija pakeičia Europos reguliavimo institucijų tinklą.“;

Pakeitimas 81

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą

Komisijos siūlomas tekstas

1. Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia jos įgyvendinimo ataskaitą.

Pakeitimas

1. Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia jos įgyvendinimo ataskaitą. ***Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į Europos reguliavimo institucijos pareikštą nuomonę dėl to, ar vis dar esama diskriminavimo ar kitokio pobūdžio konkurencijos iškraipymo, ir į nuomones, kurias atitinkamame Sąjungos socialinio dialogo komitete pateikė socialiniai partneriai.***

Pakeitimas 82

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą

Komisijos siūlomas tekstas

Iki tos pačios datos ***Komisija*** įvertina, ar vis dar esama ***su infrastruktūros valdytojais, kurie sudaro vertikaliosios integracijos įmonę, susijusio*** diskriminavimo ar kitokio pobūdžio konkurencijos iškraipymo. Prireikus Komisija pasiūlo naujas teises priemones.

Pakeitimas

Iki tos pačios datos ***Europos reguliavimo institucija*** įvertina, ar vis dar esama diskriminavimo ar kitokio pobūdžio konkurencijos iškraipymo, ***ir paskelbia rekomendacijas dėl tolesnių politikos priemonių.*** Prireikus Komisija, ***remdamasi tomis rekomendacijomis,*** pasiūlo naujas teises priemones.

Pakeitimas 83

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 a punktą (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies 2 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

9a. 63 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:

„Ne vėliau kaip praėjus 18 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo Komisija įvertina jos poveikį geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo darbo rinkos vystymuisi ir prireikus siūlo naujas teisėkūros priemones dėl tokio geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo sertifikavimo.“;

Pakeitimas 84

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 a straipsnis (naujas)

Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007

2 straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 iš dalies keičiamas taip:

2 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Įsigaliojus šiam reglamentui, 9, 10, 11, 12, 19 straipsniai, 20 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnis taikomi keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms visoje Sąjungos teritorijoje.“

Pagrindimas

Šis Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 pakeitimas būtinas siekiant suderinti šį tekstą su naujomis nuostatomis dėl tęstinės kelionės bilietų sistemos ir informacinių technologijų sistemų naudojimo. Šios nuostatos išdėstytos Reglamento 1371/2007 9 ir 10 straipsniuose. 9

straipsnis jau taikomas, o 10 straipsnio valstybės narės galėtų laikinai netaikyti. Kad būtų sukurtos darnios teisinės sąlygos, jo perkėlimas į nacionalinę teisę turėtų būti privalomas.

Pakeitimas 85

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Pakeitimas

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. ***Per tris mėnesius nuo jos paskelbimo dienos pateikiamas jos konsoliduotas su Direktyva 2012/34/ES, kurią ji iš dalies keičia, tekstas.***

Pakeitimas 86

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. 1 straipsnio 5–8 punktai taikomi nuo 2018 m. sausio 1 d. [likus atitinkamai laiko iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo dienos – 2019 m. gruodžio 14 d.].

Pakeitimas

2. 1 straipsnio 5–8 punktai taikomi nuo 2018 m. sausio 1 d. [likus atitinkamai laiko iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo dienos – 2019 m. gruodžio 14 d.].

Iki 5 punkto taikymo dienos ir nedarant poveikio nuostatomis dėl tarptautinių keleivių vežimo paslaugų, valstybių narių nereikalaujama, kad jos suteiktų prieigos teisę geležinkelio įmonėms ir jų tiesiogiai arba netiesiogiai valdomoms patronuojamosioms įmonėms, gavusioms licencijas valstybėje narėje, kurioje panašaus pobūdžio prieigos teisės nesuteikiamos.

AIŠKINAMOJI DALIS

I. Komisijos pasiūlymas

Per pastarąjį dešimtmetį trimis geležinkelių dokumentų rinkiniais siekta pamažu atverti nacionalines rinkas ir užtikrinti, kad geležinkeliai taptų konkurencingesniais ir sąveikesniais. Visgi geležinkelių transporto dalis ES vidaus transporto sektoriuje lieka kukli ir tebesusiduriama su daugybe techninių kliūčių. Pagal ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį ketinama spręsti kliūčių, dėl kurių ribojamas geležinkelio rinkų veiksmingumas, problemą siekiant gerinti sektoriaus veiklą ir sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę.

Kalbant apie šį pasiūlymą, Komisijos teigimu, likusios kliūtys pirmiausia susijusios su nacionalinių keleivinio transporto paslaugų rinkos prieinamumu – jos lemia ribotą sektoriaus vystymąsi ir atotrūkį tarp rinką atvėrusių ir jos neatvėrusių valstybių narių.

Kitas problemų rinkinys – su infrastruktūros valdytojų administravimu susiję klausimai. Kadangi infrastruktūros valdytojai, kaip įprasta, yra monopolijos, jie ne visada reagoja į rinkos ir jos naudotojų poreikius – taip trikdoma viso sektoriaus veikla. Kai kuriose valstybėse narėse jie nepajėgia vykdyti savo užduočių, kadangi jų funkcijos paskirstytos skirtingoms tarnyboms. Taip pat turėtų būti gerinamas tarpvalstybinis infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas.

Be to, nemažą dalį kliūčių patekti į rinką lemia tai, kad infrastruktūros valdymas ir transporto paslaugų teikimas sudaro tą pačią integruotą struktūrą. Tokiu atveju infrastruktūros valdytojais gali susidurti su interesų konfliktu, o sprendžiant klausimą dėl galimybės naudoti infrastruktūra tokia padėtis gali lemti diskriminaciją kitų geležinkelio įmonių atžvilgiu.

Pagaliau, kai struktūros integruotos, gerokai sunkiau įgyvendinti infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų teikimo apskaitos atskyrimą. Reguliavimo institucijoms sunku atsekti patronuojančiosios bendrovės ir patronuojamųjų įmonių tarpusavio finansų srautus. Kryžminės subsidijos ir infrastruktūros valdytojui skirtų viešųjų lėšų pervedimas konkurencinei veiklai finansuoti – ne tik rimta kliūtis į rinką patekti naujiems ūkio subjektams, bet ir neteisėtas valstybės pagalbos naudojimas.

II. Pranešėjo pastabos

Pranešėjas pritaria bendram Komisijos iškeltam tikslui, susijusiam su bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimu. Naudojimasis geležinkeliais, palyginti su kitų rūšių transportu, turėtų augti ir ES turėtų siekti tikslo užtikrinti, kad geležinkeliai vėl taptų patikima ir patrauklia transporto priemone. Visgi liberalizavimas neturėtų būti pats sau tikslas; jis turėtų būti laikomas naudinga priemone konkurencingesniam sektoriui, kuriame būtų teikiamos aukštos kokybės paslaugos, sukurti. Atveriant rinką turėtų būti taikomos griežtos taisyklės, kuriomis būtų reglamentuojamos keleivių teisės, susijusios su kelionių informacija ir bilietų pardavimu, ir stiprinamos geležinkelių sektoriaus darbuotojams taikytinos socialinės taisyklės.

Taip pat būtina užtikrinti tinkamą rinkos atvėrimo ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų pusiausvyrą kiekvienoje valstybėje narėje. Turėtų būti vengiama padėties, kai pirmenybė teikiama komerciškai patrauklioms linijoms ir sistemiskai atsisakoma ne tokių pelningų linijų.

Kalbant apie esamą Komisijos pasiūlymą, pranešėjo nuomone, ypatingą dėmesį būtina skirti toliau išdėstytiems klausimams.

1. Rinkos atvėrimas ir viešojo paslaugų pirkimo sutartys: proporcingesnio požiūrio taikymas

Kai nesama viešųjų paslaugų įsipareigojimų, turėtų būti sudaryta galimybė teikti atviros prieigos paslaugas. Tačiau, kai paslaugos teikiamos pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį, rinkos atvėrimas turėtų būti vykdomas laipsniškiau negu numato Komisija. Svarbu atsižvelgti į tinklų heterogeniškumą jų dydžio ir tankio požiūriais ir į valstybių narių organizacinių struktūrų įvairovę. Valstybių narių patirtis, susijusi su rinkos atvėrimo procesu, nevienoda ir todėl joms turėtų būti suteikta pakankamai lankstumo organizuoti savo tinklą taip, kad būtų užtikrintas optimalus atviros prieigos ir pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį teikiamų paslaugų derinys ir taip visiems keleiviams teikiamos aukštos kokybės paslaugos. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę pasirinkti daugiau variantų, kaip užsitikrinti tinkamą atviros prieigos ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų pusiausvyrą.

Remiantis Komisijos pasiūlymu, nuo šiol geležinkelio įmonės galės naudotis visos ES geležinkelių tinklu ir teikti visų rūšių – krovinio ar keleivinio, nacionalinio ar tarptautinio lygmens – transporto paslaugas. Valstybės narės gali riboti šią atvirą prieigą, kad apsaugotų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį teikiamas paslaugas, kai atvira prieiga gali paveikti šios viešojo paslaugų pirkimo sutarties ekonominę pusiausvyrą. Atitinkamą ekonominės pusiausvyros vertinimą atlieka reguliavimo institucija, kuri tuomet gali pareikalauti pakeisti naująją paslaugą ar netgi ją blokuoti.

Be šios galimybės taip pat turėtų būti įmanoma riboti atvirą prieigą tais atvejais, kai viešojo paslaugų pirkimo sutartis buvo paskirta konkurso tvarka, ir taip išimtinę teisę teikti geležinkelių transporto paslaugas užtikrinti ūkio subjektui, kuriam paskirta sutartis, neatliekant ekonominės pusiausvyros vertinimo. Kadangi rengiamas konkursas, pagal šią procedūrą ir taip užtikrinama pakankama konkurencija. Kartu pagal ją kompetentingoms institucijoms ir paslaugą pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį teikiančiam subjektui užtikrinama daugiau su planavimu susijusio konkretumo pradėjus teikti paslaugą. Numačius šią proporcingo požiūrio galimybę valstybės narės ir kompetentingos institucijos taip pat galėtų pamažu susipažinti su konkurso procedūra. Valstybių narių sprendimas riboti atviros prieigos teisę nedaro poveikio teisei teikti tarptautinio kabotažo paslaugą, nebent būtų rizikuojama atitinkamos viešojo paslaugų pirkimo sutarties ekonomine pusiausvyra.

Būtina tikslinti ekonominės pusiausvyros vertinimo kriterijų apibrėžtį ir užtikrinti geresnius orientacinius principus, kad šis patikrinimas valstybėse narėse būtų taikomas vienodai.

2. Geresnis geležinkelių sektoriaus valdymas

Šiuo etapu pranešėjas nesiūlo jokių didelių nuostatų dėl infrastruktūros valdytojo nepriklausomumo pakeitimų. Kalbant apskritai, kuo stipresnė reguliavimo institucija, tuo

lankstesnės gali būti vertikalios integruotų įmonių sąlygos. IT sistemų organizavimo ir personalo perkėlimo nuostatos pernelyg įsakmi

os, taigi integruotoms įmonėms galėtų būti numatyta didesnė veiksmų laisvė tinkamoms procedūroms nustatyti prižiūrint reguliavimo institucijoms. Visgi tai neapimtų didesnio lankstumo įvairių tokios integruotos struktūros padalinių finansų skaidrumo srityje. Todėl pranešėjas nenorėtų keisti atitinkamų Komisijos pasiūlytų nuostatų.

Siūloma toliau stiprinti reguliavimo instituciją, kuri įgaliota suteikti išankstinį pritarimą mokesčiams, nustatytiems infrastruktūros valdytojo tais atvejais, kai jis priklauso integruotai įmonei. Pranešėjas norėtų pabrėžti, jog visos valstybės narės turi užtikrinti, kad jų reguliavimo institucijoms būtų užtikrinti būtini organizaciniai pajėgumai, t. y. žmogiškieji ir materialiniai ištekliai, jų funkcijoms, išdėstytoms Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnyje, atlikti.

Kai infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonės visiškai atskirti, gali būti naudinga leisti jiems bendradarbiauti įgyvendinant tam tikrus projektus, kuriais būtų pagerintas infrastruktūros valdymas ir geriau aptarnaujamas krovininis ir keleivinis transportas. Toks bendradarbiavimas ar susivienijimas būtų ribotas laiko požiūriu, jį stebėtų reguliavimo institucija ir dėl to neturėtų kilti pavojaus infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui. Jis turėtų būti naudingas ieškant praktiškų būdų specifinėms problemoms, pvz., kaip pagerinti eismo organizavimą infrastruktūros dalyje, kur dažnai vėluojama, spręsti.

3. Keleivių teisės. Tinkamos tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos sukūrimas

Reglamento Nr. 1371/2007¹ nuostatos dėl keleivių teisių – žingsnis teisinga kryptimi. Deja, jos pernelyg silpnos, kad darytų kokį nors svarbų apčiuopiamą poveikį ES masto tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemos kūrimui. Sektoriuje dirbama ieškant sprendimų, tačiau juos parengus jie nebūtų privalomi. Keleivių teisių požiūriu šito nepakanka. Pranešėjas siūlo, kad iki 2020 m. kiekvienoje valstybėje narėje būtų privaloma vystyti tokias paslaugas. Pritarus šiam terminui, sektorius galėtų pasinaudoti savanoriška schema, kurią šiuo metu rengia Europos geležinkelio agentūra.

Kalbant apie integruotą bilietų pardavimo sistemą, vienu metu turėtų būti rengiami sprendimai atsižvelgiant į tokios sistemos naudingumą, ypač vietos ir regioniniam transportui.

Pranešėjo manymu, su tvarkaraščiais susiję duomenys turėtų būti prieinami trečiosioms šalims, kurios galėtų jais naudotis naujoviškiems sprendimams, susijusiems su kelionių planavimu, vystyti.

4. Socialinių nuostatų stiprinimas

Tolesnis rinkos atvėrimas ir didesnė konkurencija turi būti glaudžiai siejami su socialinių taisyklių stiprinimu siekiant riboti neigiamą poveikį geležinkelių darbuotojams. Konkurencija neturėtų tapti socialinio dempingo priežastimi. Geležinkelio įmonės turėtų būti įpareigtos paisyti visų taisyklių, susijusių su socialinėmis ir darbo sąlygomis, o jų nepaisymas turėtų

¹ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų.

turėti neigiamų pasekmių atitinkamam ūkio subjektui. Pranešėjas siūlo į reikalavimus, susijusius su licencijos gavimu, įtraukti įpareigojimą įmonėms atsižvelgti į valstybėse narėse, kuriose teikti paslaugas pageidauja geležinkelio įmonė, galiojančias kolektyvines sutartis.

Turėtų būti naujų mėginti sukurti traukinių personalo sertifikavimo sistemą, kaip 2004 m. iš pradžių buvo siūliusi Komisija, tačiau tuomet tam nepritarė Taryba. Kadangi tikimasi, kad tarptautinio transporto apimtis didės, turėtų būti nustatyti minimalūs ES masto reikalavimai traukinių personalui, panašūs į patvirtintus traukinio vairuotojams taikomus reikalavimus. Komisija turėtų užtikrinti, kad valstybės narės teisingai ir visapusiškai taikytų Direktyvą 2005/47/EB.

Pagaliau, norint užtikrinti vienodas sąlygas – taip pat darbo sąlygų srityje – ES lygmeniu turėtų būti rengiamas nuolatinis socialinis dialogas siekiant užtikrinti, kad būtų paisoma socialinių teisių ir kad būtų užtikrinama aukšta geležinkelio darbuotojų kvalifikacija.

5. Europos infrastruktūros valdytojų tinklo vaidmens paaiškinimas

Siūlomas Europos infrastruktūros valdytojų tinklas – tikrai naudingas būdas didinti tarpvalstybinį infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą. Tačiau šiam pasiūlymui stinga aiškumo ir išsamumo. Todėl siūloma tam tikrų papildymų ir patikslinimų, susijusių su bendradarbiavimu TEN-T tinklo ir geležinkelio krovinių koridoriuose, su nacionalinių saugos institucijų ir prireikus Europos geležinkelio agentūros įtraukimu, taip pat su Komisijos vaidmeniu tinklo veikloje.

MAŽUMOS NUOMONĖ

pateikta pagal Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnio 3 dalį

dėl pranešimo projekto dėl
2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria
sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, dalinio keitimo dėl keleivių vežimo
geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros
valdymo

Transporto ir turizmo komitetas
Pranešėjas Saïd El Khadraoui

GUE/NGL frakcijos vardu pateikė Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček ir Sabine Wils

Kadangi priėmus pirmus tris geležinkelių dokumentų rinkinius padidėjo vartotojų išlaidos, daugybe tonų sumažėjo geležinkeliais vežamų krovinių kiekis ir pablogėjo geležinkelio sektoriaus darbuotojų sąlygos,

kadangi iki šiol neatlikta rimto ankstesnių geležinkelių dokumentų rinkinių įvertinimo,

mano, kad ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys prieštarauja vartotojų interesams išlaidų, saugos ir prieigos požiūriu;

mano, kad atskyrus infrastruktūros valdytojus ir transporto paslaugų teikėjus pajamos bus skiriamos išmokėti dividendus akcininkams, o ne investuoti į būtiną geležinkelių tinklo stiprinimą;

mano, kad tiesioginio transporto paslaugų sutarčių sudarymo ribojimas, o po pereinamojo laikotarpio net uždraudimas, pažeidžia vietos valdžios institucijų teisę priimti sprendimus dėl to, kaip joms organizuoti savo viešojo transporto paslaugas, – ši teisė užtikrinta prie ES sutarties pridėtame Protokole Nr. 26; mano, kad dėl pareigos taikyti atviro konkurso procedūrą vietos valdžios institucijoms susidarys bereikalingų išlaidų;

mano, kad ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys pablogins geležinkelio darbuotojų sąlygas ir kad darant spaudimą geležinkelio darbuotojams kyla pavojus visų saugai;

todėl atmeta visą ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, kuris iškelia aiškstėn destruktivią liberalizavimo logiką.

20.11.2013

UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Nuomonės referentas: Frédéric Daerden

TRUMPAS PAGRINDIMAS

Jau daugelį dešimtmečių Europos Sąjungoje vykdamas įvairių paslaugų sektorių, įskaitant geležinkelių transportą, liberalizavimą įgyvendinamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 26 straipsnis, todėl toks liberalizavimas yra jos projekto dalis.

Šis tikslas sukurti bendrąją rinką neturi būti savaiminis, bet turėtų padėti sumažinti vartotojams teikiamų paslaugų kainas išlaikant visiems prieinamų paslaugų aukštą kokybės lygį.

Daugelį metų buvo taikytos įvairios priemonės, skirtos sektorių, kuriuose istoriškai paslaugas teikdavo viešosios įmonės, veikusios kaip nacionaliniai monopoliai, liberalizavimui. Tačiau šis dvejetainis tikslas nebuvo pasiektas.

Vien tik geležinkelių transporto sektoriuje yra nepasitenkinimo pavyzdžių:

- tarptautinio keleivių transporto sektoriuje, kuris konkurencijai atvertas nuo 2010 m., pasakytina, kad padidėjus konkurencijai kainos žymiai nesumažėjo, bet buvo uždarytos senos tarpvalstybinės linijos, kurios neveikė pagal didelio greičio modelį. Be to, sektorius neaugo taip, kaip tikėtasi, ir jis turi užimti rinkos dalis labiau intermodalinėje, o ne intramodalinėje plotmėje;
- kalbant apie Didžiosios Britanijos, labiausiai liberalizacijos teisės aktų srityje pažengusios valstybės narės, nacionalinį keleivių transportą, pasakytina, kad Europos socialinių ir ekonominių reikalų komitetas (ESERK) pabrėžia, jog Britanijos vartotojai yra nepatenkinti dėl įvairių aspektų ir kad valstybė turi nuolat įsikišti į sektoriaus integraciją (tarifai, paskirstymas, tvarkaraščiai...);

- kalbant apie nacionalinį keleivių transportą visoje Sąjungoje, pasakytina, kad pradėta ne mažiau kaip 15 pažeidimo nagrinėjimo procedūrų dėl netinkamo perkėlimo. Tai rodo, kad ši liberalizacija vykdoma per greitai. Kad galėtų prisidėti prie Europos projekto kūrimo, ji turi būti vykdoma nepažeidžiant nacionalinių modelių, kuriuos taikant piliečiams keletą dešimtmečių buvo teikiamos kokybiškos paslaugos.

Atsižvelgdamas į tai, nuomonės referentas nemano, kad įrodytas poreikis dar labiau liberalizuoti geležinkelių keleivių transporto sektorių, todėl jis savo pakeitimais siekia keliose srityse sumažinti neigiamų pasekmių riziką piliečiams, visų pirma šio sektoriaus darbuotojams:

- kuo labiau integruojant valdymą. Nors griežtas infrastruktūros valdytojų ir vežėjų atskyrimas grindžiamas konkurencija, nuogaistavimai, kuriuos jis kelia vartotojų organizacijoms, šio sektoriaus profesinėms sąjungoms ar vadinamiesiems istoriniams operatoriams, kelia abejonių ir nuomonės referentui. Labai tikėtina, kad dėl šio atskyrimo bus mažiau bendrai telkiamų išteklių, skirtų investicijoms į įrangą, ir bus daugiau biurokratijos – tai kenks paslaugų kokybei ir vartotojų saugumui. Taigi nuomonės referentas siūlo nacionalinėms reguliavimo institucijoms šioje srityje suteikti kuo daugiau laisvės remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2013 m. vasario 28 d. sprendimu.
- Valstybėms narėms suteikiant kuo didesnę laisvę rinktis, ar skelbti konkursą, ar tiesiogiai suteikti viešųjų paslaugų teikimo teises, iš esmės padidinant viršutines ribas.
- Į nacionalinius tvaraus viešojo transporto planus socialiniais ir aplinkos apsaugos aspektais įtraukiant vartotojų, darbuotojų ir aplinkos apsaugos taisykles, taip skatinant į konkursų skelbimus įtraukti šiuos kokybės, socialinius ir aplinkos apsaugos kriterijus.
- Sustiprinant darbuotojų apsaugą sudarant dideles darbuotojų perkėlimo galimybes į bendroves, kurios neseniai įgijo teises teikti viešąsias paslaugas; stiprinant socialinį dialogą struktūrose; išaiškinant traukinio personalui taikomus socialinės teisės aktus, ypač vykdant personalo sertifikavimą; siekiant išvengti socialinio dempingo turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės solidarumo tarp konkurso dalyvių ir jų subrangovų principu prisiimtų socialinę atsakomybę.
- Nustatant būtiną abipusiškumą atveriant valstybių narių rinkas.
- Valstybėms narėms nustatant ilgą pereinamąjį įgyvendinimo laikotarpį (iki 2029 m.), kad Sąjungos politiniai lyderiai, prieš vykdydami tolesnį liberalizavimą, turėtų pakankamai laiko šį klausimą apsvastyti ir jį įvertinti.

PAKEITIMAI

Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 2 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(2a) iš įvairių tyrimų ir klausimynų matyti, kad valstybėse narėse, kurios atvėrė savo rinkas vidaus keleiviniam transportui, pvz., Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje, geležinkelių rinka augo, taip pat didėjo keleivių ir personalo pasitenkinimas;

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(3) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, sukuriama bendra Europos geležinkelių transporto erdvė, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros vykdymo taisyklės. Nustačius visus šiuos elementus dabar įmanoma visiškai atverti Sąjungos geležinkelių rinką ir pertvarkyti infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros;

(3) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, sukuriama bendra Europos geležinkelių transporto erdvė, kuriai taikomos bendros geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų valdymo, infrastruktūros finansavimo ir naudojimosi ja apmokestinimo, prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų sąlygų nustatymo ir teisės aktais nustatytos geležinkelių rinkos priežiūros vykdymo taisyklės. Nustačius visus šiuos elementus dabar įmanoma visiškai atverti Sąjungos geležinkelių rinką ir pertvarkyti infrastruktūros valdytojų valdymą, siekiant užtikrinti vienodą prieigą prie infrastruktūros, ***kad visoje Europoje pagerėtų vežimo geležinkeliais paslaugų kokybė ir drauge būtų išsaugoti***

socialiniai standartai ir darbo sąlygos;

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4a) valstybės narės atsako už geležinkelio darbuotojų darbo rinkos organizavimą. Tačiau jos turėtų užtikrinti, kad būdas, kurį taikant organizuojama darbo rinka, nekenktų paslaugos kokybei. Pagal Sąjungos įstatymus jau numatoma aiški geležinkelių darbuotojų apsaugos sistema;

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl direktyvos 5 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(5) siekiant užtikrinti efektyvų infrastruktūros valdymą ir naudojimą, turėtų būti įsteigtas koordinavimo komitetas, kuris užtikrintų geresnį infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių veiklos koordinavimą;

Išbraukta.

Pagrindimas

Ši konstatuojamoji dalis neturi jokios pridėtinės vertės galutinei šio teksto versijai. Tai tik nauja redakcija išdėstytos direktyvos nuostata dėl peržiūros, dėl kurios buvo pateiktas šis Komisijos pasiūlymas.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl direktyvos 7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(7) sukūrus Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, įvairių valstybių narių infrastruktūros valdytojai galėtų kartu veiksmingai spręsti tarpvalstybinius klausimus;

Pakeitimas

(7) būtina gerinti ir stiprinti tarpvalstybinį infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą. Sukūrus Europos infrastruktūros valdytojų tinklą, įvairių valstybių narių infrastruktūros valdytojai galėtų kartu veiksmingai spręsti tarpvalstybinius klausimus;

Pakeitimas 6

**Pasiūlymas dėl direktyvos
9 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(9a) vertikaliosios integracijos įmonės niekada negali turėti reikalingos nepriklausomybės nuo infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės. Todėl ši struktūra gali nulemti kryžminį subsidijavimą, o tai trukdo sudaryti vienodas sąlygas ir ilgainiui iškraipo konkurenciją;

Pakeitimas 7

**Pasiūlymas dėl direktyvos
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(12a) atveriant keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką reikėtų rimtai svarstyti galimybę pagerinti geležinkelių saugą, ypač tada, kai ketinama reformuoti jau veikiančias integruotas struktūras, siekiant išvengti papildomų administracinių kliūčių, kurios galėtų trukdyti priežiūrai ir saugos gerinimui, sudarymo;

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos 13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13a) atsižvelgiant į tai, kad masto ir tankio požūriu tinklai heterogeniški, ir į nacionalinių ir vietos ar regioninių institucijų organizacinės struktūros įvairovę, taip pat į jų atitinkamą patirtį rinkos atvėrimo proceso srityje, kiekvienai valstybei narei turi būti suteikta pakankamai lankstumo organizuoti savo tinklą taip, kad būtų užtikrintas optimalus laisvai prieinamų paslaugų ir paslaugų, teikiamų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis, derinys ir kad visiems keleiviams būtų teikiamos lengvai prieinamos aukštos kokybės paslaugos;

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl direktyvos 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14) priegios prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias priegios teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

(14) priegios prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias priegios teises apriboti, jei tai keltų pavojų **paslaugų kokybei ir jų prieinamumui taip pat atokiose vietovėse** ar tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(18a) siekdamos nustatyti, ar dėl laisvai tame pačiame tinkle teikiamos paslaugos galėtų kilti pavojus pagal viešųjų paslaugų sutartį teikiamos paslaugos kokybei, kontrolės įstaigos turi atsižvelgti į poveikį tinklui, jungčių techninei priežiūrai ir pagal viešųjų paslaugų sutartį teikiamų paslaugų punktualumui, įperkamumui ir prieinamumui;

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19) siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą, **valstybėms narėms** turėtų **būti sudarytos sąlygos** reikalauti, kad keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas. **Sukūrus tokią sistemą, reikėtų užtikrinti, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos;**

(19) siekiant padidinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų patrauklumą, **valstybės narės** turėtų reikalauti, kad keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, **taip pat kad laikytųsi visų socialinių reikalavimų. Bilietų pardavimo paslauga neturėtų sudaryti kliūčių neįgaliems žmonėms, vyresnio amžiaus žmonėms, šeimoms ar žmonėms, kuriems reikia specialios paramos;**

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19a) siekdama baigti kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę ir atsižvelgdama į konkurenciją sektoriuje, Komisija aktyviai remia ir skatina socialinį dialogą Sąjungos lygmeniu siekdama užtikrinti, kad geležinkelių darbuotojai ilguoju laikotarpiu būtų labiau apsaugoti nuo nepageidaujamo rinkos atvėrimo poveikio ir kad sektoriuje nepablogėtų darbo sąlygos, taip pat rengdama bendras atsakomąsias priemones, reikalingas atremti iššūkiams, susijusiems su ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio įgyvendinimu. Atsižvelgiant į tai, ypatingas dėmesys turi būti sutelktas į psichologinį ir socialinį šio pokyčio poveikį su juo susijusiam personalui. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti nustatytos rinkų atvėrimą reglamentuojančios sąlygos, ypač reikalavimas, kad valstybės narės turi sudaryti kolektyvines sutartis, taikomas visoje jų teritorijoje;

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19b) Komisija užtikrina, kad valstybės narės visapusiškai ir teisingai vykdytų 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyvos 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto

sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų¹, nuostatas, ypač susijusias su jų sauga;

¹ OL L 195, 2005 7 27, p. 15.

Pakeitimas 14

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19c) geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, puoselėdami savo saugos kultūrą, turėtų sukurti vadinamąją sąžiningumo kultūrą, kad darbuotojai būtų aktyviai skatinami pranešti apie avarijas, incidentus ir vos neįvykusius įvykius, susijusius su sauga, ir nebūtų už tai baudžiami ar diskriminuojami. Sąžiningumo kultūra sudaro sąlygas geležinkelių pramonei pasimokyti iš avarijų, incidentų ir vos neįvykusių įvykių ir taip padidinti su geležinkeliais susijusių darbuotojų ir keleivių saugą;

Pakeitimas 15

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 d konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19d) siekiant užtikrinti geležinkelių saugą ir sąžiningą konkurenciją, itin svarbu, kad būtų laikomasi lokomotyvų mašinistams taikomų darbo, vairavimo ir poilsio laiko taisyklių. Europos geležinkelių rinkoje, kurioje daugėja tarpvalstybinių operacijų, turi būti

kontroliuojamas ir stiprinamas taisyklių dėl darbo, vairavimo ir poilsio laiko laikymasis. Nacionalinėms saugos institucijoms turėtų būti pavesta užduotis tikrinti tokias taisykles ir užtikrinti jų laikymąsi. Komisija turėtų pasiūlyti taisykles ir privalomus reguliarius patikrinimus. Tačiau tai įmanoma tik turint elektroninį traukinio prietaisą, kuris registruoja lokomotyvų mašinistų vairavimo ir poilsio laiką;

Pakeitimas 16

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 e konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19e) atsižvelgdamos į kuriamą bendrą Europos geležinkelių erdvę ir į geležinkelių transporto rinkos atvėrimą, valstybės narės, nepažeisdamos nacionalinės teisės ir jau galiojančių kolektyvinių sutarčių, turėtų pasinaudoti socialinių partnerių sudarytomis atstovaujamosiomis kolektyvinėmis sutartimis, kad išvengtų socialinio dempingo ir nesąžiningos konkurencijos;

Pakeitimas 17

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 f konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19f) traukinių personalas – tai geležinkelių sektoriaus profesinė grupė, kuri atlieka su sauga susijusias užduotis. Tradiciškai jis atlieka geležinkelių sistemos veiklos vykdymo saugos užduotis ir yra atsakingas už traukinių keleivių komfortą ir saugą. Į lokomotyvų mašinistų sertifikavimą panašus sertifikavimas yra naudingas siekiant užtikrinti aukštą kvalifikacijos ir kompetencijos lygį, pripažinti šių

profesinių grupių tinkamumą teikti saugias geležinkelių paslaugas, taip pat siekiant skatinti darbuotojų judumą;

Pakeitimas 18

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 g konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19g) Komisija turėtų įvertinti šios direktyvos poveikį geležinkelių personalo darbo rinkos vystymuisi ir prireikus siūlyti priemones dėl geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo sertifikavimo;

Pakeitimas 19

**Pasiūlymas dėl direktyvos
19 h konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(19h) nacionalinė reguliavimo institucija turėtų patvirtinti personalo perkėlimo tvarkos pakeitimus arba paraginti juos atlikti. Tai gali apimti personalo narių, kuriuos ketinama perkelti, teisę pakeisti sprendimą. Reguliavimo institucija, priimdama savo sprendimą, turėtų siekti vengti neskelbtinos informacijos perkėlimo iš infrastruktūros valdytojo į kitą integruotos įmonės padalinį;

Pakeitimas 20

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 punkto a papunktis
Direktyva 2012/34/ES
3 straipsnio 2 punktas**

Komisijos siūlomas tekstas

„2) infrastruktūros valdytojas – bet kuri įstaiga ar įmonė, užtikrinanti tinklo geležinkelių infrastruktūros plėtojimo, naudojimo ir techninės priežiūros veiksmus; plėtojimo veiksmai apima tinklo, finansų ir investicijų planavimą, taip pat infrastruktūros statybą ir modernizavimą; infrastruktūros naudojimo veiksmai apima visus traukinių linijų paskirstymo (įskaitant galimybės naudotis konkrečiomis linijomis nustatymą bei įvertinimą ir jų paskyrimą), taip pat eismo valdymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo (įskaitant mokesčių nustatymą ir surinkimą) proceso etapus; techninės priežiūros veiksmai apima infrastruktūros atnaujinimą ir kitą turto valdymo veiklą“;

Pakeitimas

„2) infrastruktūros valdytojas – bet kuri įstaiga ar įmonė, **visų pirma** užtikrinanti tinklo geležinkelių infrastruktūros plėtojimo, naudojimo ir techninės priežiūros veiksmus; plėtojimo veiksmai apima tinklo, finansų ir investicijų planavimą, taip pat infrastruktūros statybą ir modernizavimą; infrastruktūros naudojimo veiksmai apima visus traukinių linijų paskirstymo (įskaitant galimybės naudotis konkrečiomis linijomis nustatymą bei įvertinimą ir jų paskyrimą), taip pat eismo valdymo ir naudojimosi infrastruktūra apmokestinimo (įskaitant mokesčių nustatymą ir surinkimą) proceso etapus; techninės priežiūros veiksmai apima infrastruktūros atnaujinimą ir kitą turto valdymo veiklą“;

Pagrindimas

Nauja infrastruktūros valdytojo apibrėžties formuluotė suteikia aiškumo, susijusios su valdytojo užduotimis, pvz., iš dabartinės apibrėžties išbraukiant žodžius „visų pirma“. Dėl to naujas valdytojų funkcijų sąrašas taptų nekeičiamu sąrašu.

Pakeitimas 21

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 punkto b papunktis**
Direktyva 2012/34/ES
3 straipsnio 5 punktas

Komisijos siūlomas tekstas

b) 5 punktas išbraukiamas;

Pakeitimas

Išbraukta.

Pagrindimas

Su tarptautinio transporto apibrėžtimi susijusio punkto išbraukimas kelia problemų valstybėms narėms, kurios turi geležinkeliais einančią išorės sieną su trečiosiomis šalimis. Čia kyla rizika, kad atsiras teisinė spraga.

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 2 punktą

Direktyva 2012/34/ES

6 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2. 6 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

Išbraukta.

Pagrindimas

Išbraukti nuostatą, pagal kurią vienai įmonei leidžiama organizuoti infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugas, nors apskaitos tikslais jos atskiriamos, yra per daug. Šios nuostatos išbraukimas turėtų itin didelį neigiamą (administracinį, finansinį, teisinį ir socialinį poveikį) daugeliui veiksmingai ir efektyviai Europos rinkoje veikiančių geležinkelio įmonių.

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 3 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Valstybės narės **užtikrina**, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas ir būtų nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių.

Valstybės narės **laisvai renkasi priemones, skirtas užtikrinti**, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 punkte nurodytas funkcijas ir būtų nepriklausomas nuo geležinkelio įmonių.

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 3 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 straipsnio 1 dalies antra pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais būtų nuo bet kokios geležinkelio įmonės teisiškai atskirti subjektai.

Infrastruktūros valdytojo nepriklausomumui užtikrinti valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais būtų nuo bet kokios geležinkelio įmonės teisiškai atskirti subjektai,

laikydamosi ribų, būtinų siekiant išvengti biurokratijos tarp subjektų ir skatinti investicijas į tinklą, kad būtų galima užtikrinti kokybiškų paslaugų teikimą nedidinant veikimo sąnaudų.

Pakeitimas 25

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 3 punkto 2 papunktis**
Direktyva 2012/34/ES
7 straipsnio 2 dalies įžanginė dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Be to, valstybės narės užtikrina, kad tas pats juridinis ar fizinis asmuo ar asmenys neturėtų teisės:

Pakeitimas

2. Be to, valstybės narės užtikrina, kad tas pats juridinis ar fizinis asmuo ar asmenys neturėtų ***teisės tiesiogiai ar netiesiogiai***:

Pakeitimas 26

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 3 punktas**
Direktyva 2012/34/ES
7 straipsnio 2 dalies b punktas

Komisijos siūlomas tekstas

b) skirti stebėtojų tarybos, administracinės tarybos arba infrastruktūros valdytoją teisiškai atstovaujančių įstaigų narius ir kartu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti geležinkelio įmonę, turėti su ja susijusių finansinių interesų ar jos atžvilgiu naudotis bet kokia teise;

Pakeitimas

b) skirti ***generalinį direktorių***, stebėtojų tarybos, administracinės tarybos, ***direktorių valdybos*** arba infrastruktūros valdytoją teisiškai atstovaujančių įstaigų narius ir kartu tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuoti geležinkelio įmonę, turėti su ja susijusių finansinių interesų ar jos atžvilgiu naudotis bet kokia teise;

Pakeitimas 27

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 3 punktas**

Komisijos siūlomas tekstas

4. Jei nekyla jokio interesų konflikto ir užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas, infrastruktūros valdytojas gali konkrečius plėtojimo, atnaujinimo ir techninės priežiūros darbus, dėl kurių jis turi teisę priimti sprendimus, pagal subrangos sutartį pavesti atlikti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai organizacijai, kurios veiklą prižiūri infrastruktūros valdytojas.

Pakeitimas

4. Jei nekyla jokio interesų konflikto ir užtikrinamas neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumas, infrastruktūros valdytojas gali konkrečius plėtojimo, atnaujinimo ir techninės priežiūros darbus, dėl kurių jis turi teisę priimti sprendimus, pagal subrangos sutartį pavesti atlikti geležinkelio įmonėms ar bet kuriai kitai organizacijai, kurios veiklą prižiūri infrastruktūros valdytojas. ***Šios subrangos nuostatos turi derėti su konkursus ir, tam tikrais atvejais, viešojo pirkimo sutartis reglamentuojančiomis taisyklėmis. Infrastruktūros valdytojas išlieka atsakingas už subrangos darbus.***

Pakeitimas 28

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 3 punktas**
Direktyva 2012/34/ES
7 straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Jei ***šios direktyvos įsigaliojimo dieną*** infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise.“;

Pakeitimas

5. Jei infrastruktūros valdytojas priklauso vertikaliosios integracijos įmonei, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 2–4 dalių. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė užtikrina, kad infrastruktūros valdytojas vykdytų visas 3 straipsnio 2 dalyje nurodytas funkcijas ir pagal 7a–7c straipsniuose nustatytus reikalavimus faktiškai naudotųsi organizacinio ir sprendimų priėmimo nepriklausomumo nuo geležinkelio įmonių teise.“;

Pagrindimas

Valstybėms narėms ir ateityje turėtų būti leidžiama pasirinkti, ar infrastruktūros valdytoją ir geležinkelio įmones atskirti, ar taikyti integruotą struktūrą.

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2012/34/ES

7 b straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonė sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. ***Vidaus taisyklėse arba darbo sutartyse aiškiai nustatoma, kad su kitais vertikaliosios integracijos įmonė sudarančiais juridiniais asmenimis palaikomi tik oficialūs ryšiai, susiję su infrastruktūros valdytojo atliekamomis funkcijomis, kurios yra susijusios ir su kitomis vertikaliosios integracijos įmonės nesudarančiomis geležinkelio įmonėmis.*** Personalas, išskyrus ***c punkte*** nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonė sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirkščiai tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija.

Pakeitimas

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonė sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. Personalas, išskyrus ***4 dalyje*** nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonė sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirkščiai tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija.

Infrastruktūros valdytojas gali bendradarbiauti su kitais vertikaliai integruotos įmonės padaliniais jų informacijos sistemų vystymo klausimais, jei užtikrinama, kad tinkamai saugoma infrastruktūros valdytojo laikoma neskelbtina informacija.

Reguliavimo institucija pritaria tvarkai, susijusiai su šios dalies pirmos ir antros

pastraipų įgyvendinimu, arba pareikalauja jų iš dalies pakeisti, siekdama užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojas būtų nepriklausomas. Reguliavimo institucija gali pareikalauti, kad integruotoji įmonė pateiktų jai bet kokią informaciją, kurios jai gali prireikti.

Pagrindimas

Komisijos pasiūlymas pernelyg normatyvinis. Reguliavimo institucija turėtų užtikrinti, kad, kai tai susiję su patalpomis, IT sistemomis ir personalu (išskyrus aukščiausiojo lygio vadovybę), nuostatos būtų tokios, kad jų laikantis būtų užtikrintas infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas. Šios nuostatos skirtingose valstybėse narėse gali skirtis.

Pakeitimas 30

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat **juos** atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, jei taikoma, regionų ir vietos **institucijų atstovai**. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

Pakeitimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą, taip pat **jiems** atstovaujančių organizacijų, **įskaitant jų darbuotojų atstovus**, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų, **geležinkelių sektoriaus darbuotojų atstovai**, ir, jei taikoma, regionų ir vietos **institucijos bei kiti potencialūs suinteresuotieji subjektai**. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

Pakeitimas 31

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 e straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Tinklo nariai dalyvauja 15 straipsnyje nurodytoje rinkos stebėsenos veikloje ir vertina infrastruktūros valdytojų efektyvumą, remdamiesi bendrais rodikliais ir kokybės kriterijais, kaip antai, patikimumo, pajėgumo, eksploatacinės parengties, punktualumo ir jų tinklų saugos, turto kokybės ir panaudojimo, techninės priežiūros, atnaujinimo, gerinimo, investicijų ir finansinio efektyvumo.

Pakeitimas

2. Tinklo nariai dalyvauja 15 straipsnyje nurodytoje rinkos stebėsenos veikloje ir vertina infrastruktūros valdytojų efektyvumą, remdamiesi bendrais rodikliais ir kokybės kriterijais, kaip antai patikimumo, pajėgumo, eksploatacinės parengties, ***prieinamumo***, punktualumo ir jų tinklų saugos, turto kokybės ir panaudojimo, techninės priežiūros, atnaujinimo, gerinimo, ***tarpvalstybinio bendradarbiavimo trukdžiams įveikti***, investicijų ir finansinio efektyvumo.

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 6 punkto a a papunktis (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

aa) įterpiama ši dalis:

„1a. Valstybės narės gali apriboti teisę kurti naujas ar pakeistas keleiviams skirtas paslaugas pagal viešųjų paslaugų sutartis, kai naujos ar pakeistos viešųjų paslaugų sutartys kelia pavojų ekonominei esamų paslaugų, kurias teikia įmonės, kurioms buvo suteikta prieiga prie geležinkelių infrastruktūros pagal 10 straipsnio 2 dalį, pusiausvyrai.“

Pagrindimas

Valstybės narės gali apriboti teisę rengti naujas ar pakeistas viešųjų paslaugų sutartis, jei

reguliavimo institucija įrodo galimą ekonominę tokių sutarčių poveikį paslaugoms, kurias teikia laisvą prieigą turintis operatorius.

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 6 punkto b papunktis

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė dalis

Komisijos siūlomas tekstas

„55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Pakeitimas

„55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, **prieinamumui ir kokybei**, atlieka objektyvią ekonominę, **socialinę ir aplinkosaugos** analizę, **įskaitant darbo padėties ir sąlygų analizę**, ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais.

Vertinant, ar negalėtų kilti pavojus viešojo paslaugų pirkimo sutarties ekonominei pusiausvyrai, atsižvelgiama į iš anksto nustatytus kriterijus, pvz., poveikį į viešojo paslaugų pirkimo sutartį įtrauktų paslaugų pelningumui, įskaitant poveikį grynosioms sutartį skyrusios kompetentingos viešosios institucijos sąnaudoms, paklausai tarp keleivių, bilietų kainodarai, susitarimams dėl bilietų, stotelių vietai ir skaičiui, taip pat siūlomos naujos paslaugos dažnumui ir tvarkaraščiui, kurie nustato 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija, atsižvelgdama į šio straipsnio 4 dalyje nurodytas įgyvendinimo priemones. Vertinimas parodo, ar nebus neigiamai veikiamas pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartį teikiamų paslaugų gyvybingumas. Laikoma, jog pusiausvyra rizikuojama tuo atveju, kai galima įrodyti, kad šių viešųjų paslaugų teikimo užtikrinant priimtino lygio kokybę ekonominiam pagrįstumui

gresia pavojus.

Remdamosi tokiu vertinimu ir atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimu, valstybės narės gali leisti pasinaudoti prieigos prie norimos keleivinio transporto paslaugos teise, ją koreguoti ar šios teisės nesuteikti, atsižvelgdamos į ekonominę analizę ir Sąjungos teisę, taip pat į lygybės ir nediskriminavimo principus. Šią padėtį įvertina reguliavimo institucija ar institucijos, gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per mėnesį nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Pagrindimas

Būtina išsamiau apibūdinti ekonominę pusiausvyrą apibrėžiančius kriterijus. Tekstas pagrįstas Direktyvos 2012/34/ES 21 konstatuojamąja dalimi ir 2010 m. Komisijos aiškinamosiomis gairėmis.

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 7 punktą

Direktyva 2012/34/ES

13 a straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 ir Direktyvos 2010/40/ES, valstybės narės ***gali reikalauti***, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių

Pakeitimas

1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 ir Direktyvos 2010/40/ES, valstybės narės ***reikalauja***, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. Jei tokia sistema sukuriama, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškraipymų ar geležinkelio įmonių

diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

Pakeitimas 35

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 7 a punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
15 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

7a. 15 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Komisija imasi priemonių, būtinų Sąjungos geležinkelių transporto techninėms, ekonominėms ir darbo sąlygoms bei rinkos raidai stebėti.“

Pakeitimas 36

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 7 b punktas (naujas)**
Direktyva 2012/34/ES
19 straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

7a. 19 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) d punktas pakeičiamas taip:

„d) nebuvo teisti už didelius ar pakartotinius socialinės apsaugos arba darbo teise numatytų įsipareigojimų pažeidimus, įskaitant įsipareigojimus, prisiūmtus laikantis profesinės sveikatos ir darbo saugos teisės aktų ir kolektyvinių sutarčių, taip pat įsipareigojimus, prisiūmtus laikantis muitinės įstatymų tuo atveju, kai bendrovė nori vykdyti tarpvalstybines krovinių vežimo operacijas, kurioms taikomos muitinės procedūros.“;

b) papildoma šiuo punktu:

„e) valstybėse narėse, kuriose jų įmonės planuoja vykdyti veiklą, yra įsipareigoję taikyti bendro pobūdžio arba konkrečiam sektoriui pagal valstybėse narėse nusistovėjusių tvarką įprastas kolektyvines sutartis.“

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 8 punktas

Direktyva 2012/34/ES

38 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

„4. Jei pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, jis likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją ir susijusias reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nedelsiant ir ne vėliau kaip per penkias dienas būtų informuojamos kompetentingos valdžios institucijos, kurios paskyrė tuo maršrutu teikti viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, kitos susijusios kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

Pakeitimas

„4. Jei pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, jis likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją ir susijusias reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį **ir socialinį** poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims **ir atitinkamą poveikį aplinkai**, jos užtikrina, kad apie tai nedelsiant ir ne vėliau kaip per penkias dienas būtų informuojamos kompetentingos valdžios institucijos, kurios paskyrė tuo maršrutu teikti viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, kitos susijusios kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia jos įgyvendinimo ataskaitą.

Pakeitimas

Iki 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių sektoriui ir Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia jos įgyvendinimo ataskaitą. ***Šiame vertinime atsižvelgiama į nuomones, kurias atitinkamame Sąjungos socialinio dialogo komitete pateikė socialiniai partneriai.***

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies 2 a pastraipa (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Iki 2020 m. Komisija taip pat išnagrinėja, ar nacionalinės darbo rinkos organizavimas trukdo tolesniam rinkos atvėrimui, integracijai ir klientams teikiamų paslaugų kokybei. Prireikus Komisija pasiūlo naujų teisėkūros priemonių, kad užtikrintų vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms.

Pakeitimas 40

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2012/34/ES

63 straipsnio 1 dalies 2 b pastraipa (nauja)

Komisija ne vėliau kaip iki ...* įvertina šios direktyvos poveikį geležinkelių darbuotojų darbo rinkos raidai. Prireikus Komisija turėtų pasiūlyti priemones dėl tokio geležinkelių transporto priemonėse dirbančio personalo sertifikavimo.

**** OL: prašom įrašyti datą: 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo.***

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl direktyvos 2 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

Pakeitimas

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus. ***Komisija parengia metinę šių tekstų santrauką ir perduoda ją Europos Parlamentui ir Tarybai visomis darbo kalbomis.***

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pakeitimas

1. Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. ***Per tris mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo datos ji turi būti konsoliduota su direktyva, kurią ji iš dalies keičia.***

PROCEDŪRA

Pavadinimas	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, dalinis pakeitimas dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo		
Nuorodos	COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Atsakingas komitetas Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 7.2.2013		
Nuomonę pateikė Paskelbimo plenariniame posėdyje data	EMPL 7.2.2013		
Nuomonės referentas (-ė) Paskyrimo data	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Svarstymas komitete	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Priėmimo data	18.11.2013		
Galutinio balsavimo rezultatai	+: –: 0:	32 7 3	
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Adam Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zanon, Inês Cristina Zuber		
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)	Marita Ulvskog		

28.10.2013

REGIONINĖS PLĖTROS KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Nuomonės referentas: Joachim Zeller

TRUMPAS PAGRINDIMAS

Nuomonės referentas palankiai vertina Komisijos pasiūlymus mažinant biurokratiją ir palengvinant patekimą į rinką didinti Europos geležinkelių transporto kokybę ir veiksmingumą ir taip prisidėti prie geležinkelių vidaus rinkos kūrimo. Vis dėlto per išsamias konsultacijas suinteresuotosios šalys regionuose, pavyzdžiui, regionų transporto asociacijos, ne kartą išsakė kritiką, kad dažnai esminiais teisės aktų pakeitimais arba jų išdėstymu nauja redakcija neprisidedama prie stabilios ir patikimos teisinės sistemos.

Komisijos pasiūlyme dėl griežto infrastruktūros ir vežimo paslaugų atskyrimo neatsižvelgiama į ypatingą daugybės mažųjų ir vidutinių geležinkelio infrastruktūros sistemų (pavyzdžiui, vietinių geležinkelių, istorinių geležinkelių, siaurųjų geležinkelių, uosto ir kasybos geležinkelių) padėtį – tokios įmonės dažniausiai būna integruotos, tačiau Europos geležinkelių rinkos veikimui strategiškai nėra svarbios. Dėl griežto atskyrimo šioms įmonėms, kuriose dirba dažniausiai mažiau kaip 50 darbuotojų, jau vien dėl būtino personalo struktūrų sudvigubinimo labai padidėtų organizacinės ir eksploatacinės sąnaudos. Atsižvelgiant į dažniausiai nestabilią ekonominę geležinkelio infrastruktūros sistemų padėtį regionuose tokioms įmonėms kiltų išlikimo pavojus.

Nuomonės referentas palankiai vertina infrastruktūros valdytojų sustiprinimą ir koordinavimo komitetų, kaip sustiprintų infrastruktūros valdytojų veiklai stebėti, įsteigimą, užtikrinant, kad vietos valdžios institucijos būtų įtraukiamos sistemingai, o ne tik „jei taikoma“. Sustiprinus infrastruktūros valdytojus taip pat turi būti užtikrinama, kad infrastruktūros valdytojas paskirtų kompetentingą vieno langelio principu veikiantį asmenį, atsakingą už ryšius su vietos ir regionų valdžios institucijomis.

Nuomonės referentas taip pat pritaria Komisijos pasiūlymui dėl infrastruktūros valdytojų

bendradarbiavimo europiniame tinkle siekiant įgyvendinti transeuropinį transporto tinklą, nes tai būtina norint išspręsti tarpvalstybinio transporto problemas.

Nuomonės referentas taip pat pritaria reguliavimo institucijų įgaliojimų sustiprinimui. Vis dėlto vietos ir regionų valdžios institucijoms reikalingas tinkamas terminas prašymui dėl pavojaus tam tikros paslaugos ekonominei pusiausvyrai įvertinimo patikrinimo.

Nuomonės referentas palankiai vertina pasiūlymą, kad infrastruktūros valdytojo pajamos turi būti naudojamos tik jo verslui. Galimybė mokėti dividendus išlieka, tačiau turi būti reguliuojamas jų dydis. Dividendų mokėjimas, prilygstantis veiklos rezultatų perdavimui, turėtų būti neleistinas. Nėra proporcinga remiantis tik įtarimu, kad pažeidžiamos taisyklės, jau taikyti sankcijas ir apriboti teises patekti į rinką. Taikant sankcijas tik kilus įtarimui įmonė būtų nubaudžiama prevenciškai, o tai galų gale pakenktų konkurencijai. Draudimu infrastruktūros valdytojams ir transporto įmonėms susijusiose įmonėse keistis vadovaujančiais darbuotojais įmonės ir jų darbuotojai taip pat neproporcingai suvaržomi. Be to, tai būtų ir nepraktiška, nes būtų prarandama didelė praktinė ir ilgametė profesinė patirtis.

Regionuose dažnai pasitaiko problemų koordinuojant bilietų pardavimo sistemas tarp geležinkelio įmonių ir kompetentingų vietos valdžios institucijų, visų pirma rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių valdomose stotyse. Suderinta bilietų pardavimo sistema į konkurenciją orientuotoje rinkoje prisidedama prie rinkos atvėrimo. Pareiga dalyvauti nacionalinėje informavimo sistemoje gali padidinti viešojo transporto patrauklumą, todėl šioje sistemoje turi dalyvauti vietos ir regionų valdžios institucijos.

PAKEITIMAI

Regioninės plėtros komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pranešimą įtraukti šiuos pakeitimus:

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(14) priegios prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias priegios teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai

Pakeitimas

(14) priegios prie visų valstybių narių geležinkelių infrastruktūros teisių suteikimas Sąjungos geležinkelio įmonėms, kad jos galėtų teikti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, gali turėti poveikį keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tokias priegios teises apriboti, jei tai keltų pavojų tų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai

ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

arba jų teikiamų paslaugų kokybei ir jei tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija;

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(18a) reguliavimo institucijos, siekdamos nustatyti, ar pagal viešųjų paslaugų sutartį teikiamos paslaugos kokybei turi poveikį tame pačiame tinkle teikiama atviros prieigos paslauga, turėtų visų pirma atsižvelgti į tokius veiksnius kaip transporto tinklų poveikis, persėdimo galimybės ir punctualumas;

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 3 punktas Direktyva 2012/34/ES 7 straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a. Jei vertikaliosios integracijos įmonės vykdo konkrečius investicinius projektus, kaip nustatyta šios direktyvos 32 straipsnio 3 dalyje, ir šios jų paslaugos tiesiogiai konkuruoja su kitomis transporto rūšimis, 7 straipsnis ir 7a–7c straipsniai joms netaikomi.

Pagrindimas

Konkrečioms investiciniams projektams, kurie būna pelningi tik labai ilgu laikotarpiu, 7 straipsnis ir 7a–7c straipsniai turėtų būti netaikomi.

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 a straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Infrastruktūros valdytojo pajamos negali būti naudojamos kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims finansuoti; iš jų gali būti finansuojamas tik infrastruktūros valdytojo verslas ir mokami dividendai pagrindiniam vertikaliosios integracijos įmonės savininkui. Infrastruktūros valdytojas negali teikti paskolų jokiems kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims ir joks kitas vertikaliosios integracijos įmonę sudarantis juridinis asmuo negali teikti paskolų infrastruktūros valdytojui. Visos kitų juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma rinkos kainomis. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas įsiskolinimas aiškiai atskiriamas nuo kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamo įsiskolinimo, ir šie įsiskolinimai tvarkomi atskirai. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų apskaita vedama taip, kad būtų užtikrintas šių nuostatų vykdymas ir sudarytos sąlygos atskirti infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų finansines procedūras.

Pakeitimas

3. Infrastruktūros valdytojo pajamos negali būti naudojamos kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims finansuoti; iš jų gali būti finansuojamas tik infrastruktūros valdytojo verslas ir mokami **tinkami** dividendai pagrindiniam vertikaliosios integracijos įmonės savininkui. **Pelno perdavimas yra neleistinas.** Infrastruktūros valdytojas negali teikti paskolų jokiems kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims ir joks kitas vertikaliosios integracijos įmonę sudarantis juridinis asmuo negali teikti paskolų infrastruktūros valdytojui. Visos kitų juridinių asmenų infrastruktūros valdytojui siūlomos paslaugos grindžiamos sutartimis ir už jas atsiskaitoma rinkos kainomis. Infrastruktūros valdytojui priskiriamas įsiskolinimas aiškiai atskiriamas nuo kitiems vertikaliosios integracijos įmonę sudarantiems juridiniams asmenims priskiriamo įsiskolinimo, ir šie įsiskolinimai tvarkomi atskirai. Infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų apskaita vedama taip, kad būtų užtikrintas šių nuostatų vykdymas ir sudarytos sąlygos atskirti infrastruktūros valdytojo ir kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų finansines procedūras.

Pagrindimas

Draudimas perduoti pelną tekste turėtų būti dar aiškesnis. Galimybė mokėti dividendus išlieka, tačiau turi būti reguliuojamas jų dydis. Dividendų mokėjimas, prilygstantis pelno perdavimui, turėtų būti neleistinas.

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 b straipsnio 3 dalies pirma pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai.

Pakeitimas

3. Infrastruktūros valdytojas turi stebėtojų tarybą, kurią sudaro pagrindinių vertikaliosios integracijos įmonės savininkų atstovai **ir kompetentingų vietos ir regionų valdžios institucijų atstovai, jei joms ten dar nėra atstovaujama.**

Pagrindimas

Vietos ir regionų valdžios institucijos yra svarbios geležinkelių sistemos dalyvės, todėl jas reikia įtraukti į infrastruktūros valdytojo, kuriam paprastai priklauso monopolis, sprendimus priimančius ir kontroliuojančius valdymo organus. Vietos valdžios institucijos yra infrastruktūros valdytojų ir galutinių klientų jungiamoji grandis, nes gerai žino jų poreikius.

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 b straipsnio 5 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonė sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. Vidaus taisyklėse arba darbo sutartyse aiškiai nustatoma, kad su kitais vertikaliosios integracijos įmonė sudarančiais juridiniais asmenimis palaikomi tik oficialūs ryšiai, susiję su infrastruktūros valdytojo atliekamomis funkcijomis, kurios yra

Pakeitimas

5. Infrastruktūros valdytojas turi savo personalą ir yra įsikūręs kitose nei kiti vertikaliosios integracijos įmonė sudarantys juridiniai asmenys patalpose. Siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, prieiga prie informacijos sistemų apsaugoma. Vidaus taisyklėse arba darbo sutartyse aiškiai nustatoma, kad su kitais vertikaliosios integracijos įmonė sudarančiais juridiniais asmenimis palaikomi tik oficialūs ryšiai, susiję su infrastruktūros valdytojo atliekamomis funkcijomis, kurios yra

susijusios ir su kitomis vertikaliosios integracijos įmonės nesudarančiomis geležinkelio įmonėmis. Personalas, išskyrus c punkte nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirksčiai ***tik jei galima užtikrinti, kad iš vienos įmonės į kitą nebus perduota neskelbtina informacija.***

susijusios ir su kitomis vertikaliosios integracijos įmonės nesudarančiomis geležinkelio įmonėmis. Personalas, išskyrus c punkte nurodytus asmenis, gali būti perkeliamas iš infrastruktūros valdytojo įmonės į kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių juridinių asmenų įmones ir atvirksčiai. ***Tačiau susiję darbuotojai, remiantis įprasta komercinės teisės praktika, yra įpareigojami saugoti iš savo ankstesnės veiklos žinomas komercines paslaptis.***

Pagrindimas

Nėra proporcinga ir konstitucinės teisės požiūriu abejotina tokiu mastu suvaržyti bendrovių grupės darbuotojų vidaus judumą. Pakanka nustatyti laukimo laikotarpius ir kitus informacijos perdavimo suvaržymus, siekiant užkirsti kelią neskelbtinos informacijos plitimui tarp patronuojamųjų bendrovių. Kitaip dėl to bus prarandama praktinė ir profesinė patirtis.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 b straipsnio 7 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

7. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai neturi tiesioginių ar netiesioginių interesų, susijusių su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis, ir negauna jokios su jais susijusios tiesioginės ar netiesioginės finansinės naudos. Jų rezultatais grindžiama atlyginimo dalis nepriklauso nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių ar jos kontroliuojamų juridinių asmenų verslo rezultatų, o tik nuo infrastruktūros valdytojo verslo rezultatų.

Pakeitimas

7. Infrastruktūros valdytojo stebėtojų tarybos ar valdybos nariai ir aukšto rango pareigūnai, ***taip pat šio infrastruktūros valdytojo darbuotojai, turintys prieigą prie konfidencialios informacijos,*** neturi tiesioginių ar netiesioginių interesų, susijusių su kitais vertikaliosios integracijos įmonę sudarančiais juridiniais asmenimis, ir negauna jokios su jais susijusios tiesioginės ar netiesioginės finansinės naudos. Jų rezultatais grindžiama atlyginimo dalis nepriklauso nuo kitų vertikaliosios integracijos įmonę sudarančių ar jos kontroliuojamų juridinių asmenų verslo rezultatų, o tik nuo infrastruktūros valdytojo verslo rezultatų.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 c straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Komisija turi teisę reikalauti, kad valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.

Pakeitimas

2. Komisija turi teisę reikalauti, kad valstybė narė, kurioje įsteigta vertikaliosios integracijos įmonė, iki pagrįsto termino pateiktų visą reikiamą informaciją. Komisija konsultuojasi su atitinkama reguliavimo institucija ar institucijomis, **atitinkamoms kompetentingomis valdžios institucijomis** ir, jei reikia, su 57 straipsnyje nurodytu reguliavimo institucijų tinklu.

Pagrindimas

Laikantis subsidiarumo principo ir atsižvelgiant į tikrąjį geležinkelių sistemos pobūdį būtina įtraukti vietos lygmenį.

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 c straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnyje numatytas prieigos prie infrastruktūros teises geležinkelio įmonėms, sudarančioms vertikaliosios integracijos įmonę, kuriai priklauso atitinkamas infrastruktūros valdytojas, jei Komisija informuoja valstybes nares, kad pagal 1 dalį nepateiktas joks prašymas, arba jei prašymą dar turi išnagrinėti Komisija, arba jei 62 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka ji nusprendžia, kad:

a) negauta tinkamų atsakymų į Komisijos prašymą pateikti informaciją pagal 2 dalį

Pakeitimas

Išbraukta.

arba

b) atitinkamas infrastruktūros valdytojas nevykdo 7a ir 7b straipsniuose nustatytų reikalavimų, arba

c) valstybėje narėje, kurioje įsteigtas atitinkamas infrastruktūros valdytojas, vykdamas 7a ir 7b straipsniuose nustatytus reikalavimus nepakankamai užtikrinama, kad visoms geležinkelio įmonėms būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir kad nebūtų iškreipiama konkurencija .

Pagrindimas

Jeigu nebuvo pateiktas prašymas dėl nepriklausomumo arba Komisija dar nepriėmė sprendimo dėl tokio prašymo, dar neturėtų – kaip įprasta teisinių santykių srityje – būti taikomos sankcijos. Nėra proporcinga remtis tik įtarimu, kad pažeidžiamos taisyklės. Neturint visos informacijos pakanka imtis įprastai per pažeidimo nagrinėjimo procedūrą taikomų priemonių. Taikant sankcijas tik kilus įtarimui įmonė būtų nubaudžiama prevenciškai, o tai galų gale pakenktų konkurencijai.

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų ir, *jei taikoma*, regionų ir vietos institucijų atstovai. Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

Pakeitimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojais sudarytų kiekvieno tinklo koordinavimo komitetą ir organizuotų jo veiklą. Šio komiteto nariais gali būti bent infrastruktūros valdytojas, 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti žinomi pareiškėjai ir galimi pareiškėjai, pateikę atitinkamą prašymą taip pat juos atstovaujančių organizacijų, krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų vartotojų, *geležinkelių sektoriaus darbuotojų* ir regionų ir vietos institucijų atstovai.

Koordinavimo komiteto posėdžiuose stebėtojo teisėmis kviečiami dalyvauti valstybių narių atstovai ir atitinkama reguliavimo institucija.

Pagrindimas

Regionų ir vietos valdžios institucijos yra svarbios transporto politikos veikėjos ir todėl turi būti sistemingai įtraukiamos, o ne „jei taikoma“. Todėl jų atstovai turi priklausyti koordinavimo komitetui.

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

3. Koordinavimo komitetas parengia darbo tvarkos taisykles, kurios, visų pirma, apima taisykles, susijusias su dalyvavimu posėdžiuose ir jų dažnumu (jie turi būti rengiami bent kas ketvirtį). Koordinavimo komiteto diskusijų ataskaita kasmet teikiama infrastruktūros valdytojui, valstybei narei, susijusiai reguliavimo institucijai ir Komisijai; joje nurodomos atitinkamos komiteto narių pozicijos.

Pakeitimas

3. Koordinavimo komitetas parengia darbo tvarkos taisykles, kurios, visų pirma, apima taisykles, susijusias su dalyvavimu posėdžiuose ir jų dažnumu (jie turi būti rengiami bent kas ketvirtį), ***taip pat reguliarias konsultacijas su krovinių ir keleivių vežimo paslaugų vartotojų atstovais reglamentuojančias taisykles (konsultacijos turi būti rengiamos bent vieną kartą per metus)***. Koordinavimo komiteto diskusijų ataskaita kasmet teikiama infrastruktūros valdytojui, valstybei narei, susijusiai reguliavimo institucijai ir Komisijai; joje nurodomos atitinkamos komiteto narių pozicijos.

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 d straipsnio 3 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

3a. Infrastruktūros valdytojas iš savo

darbuotojų paskiria atstovą, atsakingą už ryšius su vietos ir regionų valdžios institucijomis. Šis atstovas turi gebėti per penkias dienas infrastruktūros valdytojo vardu atsakyti į vietos ar regiono valdžios institucijos paklausimus.

Pagrindimas

Sustiprinus infrastruktūros valdytojų kompetencijos sritis jiems turi tekti didesnė atsakomybė tarptautiniu lygmeniu per infrastruktūros valdytojų tinklą bei vietos lygmeniu. Turi būti taikomas vieno langelio principas, siekiant greitai atsakyti į vietos ar regiono valdžios institucijos paklausimus.

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 e straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės **užtikrina**, kad infrastruktūros valdytojais dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 ir Sprendime 2012/88/ES nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą.

Pakeitimas

1. Valstybės narės **per dvejus metus nuo šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę pareikalauja**, kad infrastruktūros valdytojais dalyvautų tinklo veikloje ir bendradarbiautų tinkle siekdami plėtoti Sąjungos geležinkelių infrastruktūrą ir, visų pirma, siekdami užtikrinti savalaikį ir efektyvų transeuropinio transporto tinklo, įskaitant pagrindinius tinklo koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais koridorius pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 ir Sprendime 2012/88/ES nustatytą Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. santrumpa ERTMS) diegimo planą, įgyvendinimą **bei tarpvalstybinio regionų bendradarbiavimo geležinkelių sektoriuje veiksmingumą**.

Pagrindimas

Europos infrastruktūros valdytojų tinklas suteikia galimybę tarpvalstybinio transporto problemas spręsti tinkamu lygmeniu. Į tai turi būti įtrauktos vietos valdžios institucijos.

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 4 punktą

Direktyva 2012/34/ES

7 e straipsnio 3 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Komisija gali **priimti priemones, kuriomis, visų pirma siekdama užtikrinti lyginamosios analizės nuoseklumą, nustatytų bendrus tinklo veiklos principus bei praktiką ir bendradarbiaujant tinkle taikytinas procedūras. Tos priemonės priimamos įgyvendinimo aktu pagal 62 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą.**“;

Pakeitimas

Prereikus Komisija gali **parengti pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kurių tikslas – pagerinti tinklui priklausančių infrastruktūros valdytojų tarpusavio bendradarbiavimą.**

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 6 punkto a papunktis

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

„1. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnio 2 dalyje numatytą teisę teikti keleivių vežimo paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos, kai tam pačiam ar alternatyviam maršrutui taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, jei naudojantis tokia teise kiltų pavojus konkrečios viešųjų paslaugų sutarties ar sutarčių ekonominei pusiausvyrai.“;

Pakeitimas

„1. Valstybės narės gali apriboti 10 straipsnio 2 dalyje numatytą teisę teikti keleivių vežimo paslaugas tarp konkrečios išvykimo vietos ir konkrečios paskirties vietos, kai tam pačiam ar alternatyviam maršrutui taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, jei naudojantis tokia teise kiltų pavojus konkrečios viešųjų paslaugų sutarties ar sutarčių ekonominei pusiausvyrai **arba dėl to suprastėtų teikiamos paslaugos kokybė.**“;

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 6 punkto b papunktis

Direktyva 2012/34/ES

11 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos įžanginė dalis

Komisijos siūlomas tekstas

„55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per **mėnesį** nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Pakeitimas

„55 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, siekdama (-os) nustatyti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, atlieka objektyvią ekonominę analizę ir savo sprendimą grindžia iš anksto nustatytais kriterijais, **atsižvelgdama (-os) į bendrą atviros prieigos paslaugų poveikį**. Šią padėtį jos įvertina gavusios vieno iš toliau nurodytų subjektų prašymą, kuris pateikiamas per **du mėnesius** nuo 38 straipsnio 4 dalyje nurodyto informacijos apie ketinamą teikti keleivių vežimo paslaugą pateikimo:

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 7 punktą

Direktyva 2012/34/ES

13 a straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 ir Direktyvos 2010/40/ES, valstybės narės **gali reikalauti**, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. **Jei tokia sistema sukuriama**, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija.

Pakeitimas

1. Nepažeisdamos Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 ir Direktyvos 2010/40/ES, valstybės narės **reikalauja**, kad geležinkelio įmonės, teikiančios keleivių vežimo valstybės viduje paslaugas, dalyvautų bendroje informacijos teikimo ir integruotojo bilietų pardavimo sistemoje, kurioje platintų bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir teiktų rezervavimo paslaugas, arba gali nuspręsti įgalioti kompetentingas valdžios institucijas sukurti tokią sistemą. **Kuriant tokią sistemą**, valstybės narės užtikrina, kad dėl jos neatsirastų rinkos iškreipimų ar geležinkelio įmonių diskriminacijos ir kad ją valdytų viešasis ar privatusis juridinis asmuo arba visų geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, asociacija. **Vietos ir regionų valdžios institucijų atstovai yra šio juridinio asmens ar asociacijos dalis ir**

dalyvauja priimant visus jo ar jos sprendimus.

Pagrindimas

Regionuose dažnai iškyla problemų dėl bilietų pardavimo sistemų rinkoje įsitvirtinusių geležinkelio įmonių valdomose stotyse. Regionų tikslas – suderinti bilietų pardavimo sistemą į konkurenciją orientuotoje rinkoje. Pareiga dalyvauti nacionalinėje informavimo sistemoje gali padidinti viešojo transporto patrauklumą, todėl vietos valdžios institucijos turi dalyvauti šios sistemos valdymo organuose.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 8 punktas

Direktyva 2012/34/ES

38 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

„4. Jei pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, jis likus ne mažiau kaip **18 mėnesių** iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją ir susijusias reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nedelsiant ir ne vėliau kaip per penkias dienas būtų informuojamos kompetentingos valdžios institucijos, kurios paskyrė tuo maršrutu teikti viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, kitos susijusios kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

Pakeitimas

„4. Jei pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, jis likus ne mažiau kaip **12 mėnesių** iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumų, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją ir susijusias reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nedelsiant ir ne vėliau kaip per penkias dienas būtų informuojamos kompetentingos valdžios institucijos, kurios paskyrė tuo maršrutu teikti viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, kitos susijusios kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal 11 straipsnį ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 8 a punktas (naujas)

Direktyva 2012/34/ES

56 straipsnio 1 dalies h ir i punktai (nauji)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

8a. 56 straipsnio 1 dalis papildoma šiais punktais:

„h) planuotų techninės priežiūros darbų;

i) neplanuotų techninės priežiūros darbų;“

PROCEDŪRA

Pavadinimas	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, dalinis keitimas dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo
Nuorodos	COM(2013) 0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Atsakingas komitetas Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 7.2.2013
Nuomonę pateikė Paskelbimo plenariniame posėdyje data	REGI 7.2.2013
Nuomonės referentas (-ė) Paskyrimo data	Joachim Zeller 19.2.2013
Priėmimo data	14.10.2013
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 29 –: 0 0: 3
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavadojantis (-ys) narys (-iai)	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavadojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

PROCEDŪRA

Pavadinimas	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė, dalinis pakeitimas dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo			
Nuorodos	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Pateikimo Europos Parlamentui data	30.1.2013			
Atsakingas komitetas Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 7.2.2013			
Nuomonę teikiantis (-ys) komitetas (-ai) Paskelbimo plenariniame posėdyje data	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Nuomonė nepareikšta Nutarimo data	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Pranešėjas(-ai) Paskyrimo data	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Svarstymas komitete	8.7.2013	14.10.2013		
Priėmimo data	17.12.2013			
Galutinio balsavimo rezultatai	+: –: 0:	27 12 6		
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zėribi			
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)	Ivo Strejček			
Pateikimo data	21.1.2014			

