



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Sesijas dokuments

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**
ZIŅOJUMS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Saïd El Khadraoui*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
- *** Piekrišanas procedūra
- ***I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- ***II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- ***III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

Grozījumi akta projektā

Izmaiņas, kas ar Parlamenta grozījumiem izdarītas akta projektā, ir iezīmētas **treknā slīprakstā**. Teksts, kas iezīmēts *parastā slīprakstā*, tehniskajiem dienestiem norāda tās akta projekta daļas, kurās ierosināti labojumi, lai sagatavotu galīgo teksta redakciju (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šos ierosinātos labojumus apstiprina attiecīgie tehniskie dienesti.

Informācijas bloka, ko ievieto pirms katra grozījuma attiecībā uz spēkā esošu aktu, kuru plānots grozīt ar attiecīgo akta projektu, trešajā un ceturtajā rindā attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un tā atbilstīgo teksta vienību. Daļas, kas tiek pārņemtas no tādas spēkā esoša akta teksta vienības, kura netiek grozīta ar attiecīgo akta projektu, bet kuru Parlaments nodomājis grozīt, iezīmē **treknrakstā**. Iespējamos šādu teksta daļu svītrojumus apzīmē šādi: [...].

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	4
PASKAIDROJUMS.....	67
MAZĀKUMA VIEDOKLIS.....	71
NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS.....	73
REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS.....	98
PROCEDŪRA	113

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0029),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C7-0025/2013),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā pamatotos atzinumus, kurus saskaņā ar 2. protokolu par subsidiaritātes un proporcionalitātes principu piemērošanu iesniedza Francijas Senāts, Lietuvas parlaments, Luksemburgas Lielhercogistes Deputātu palāta, Nīderlandes Senāts, Nīderlandes Pārstāvju palāta un Zviedrijas parlaments un kuros norādīts, ka leģislatīvā akta projekts neatbilst subsidiaritātes principam,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2013. gada 11. jūlija atzinumu¹,
 - ņemot vērā Reģionu komitejas 2013. gada 8. oktobra atzinumu²,
 - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas un Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A7-0037/2014),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
 2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

¹ OJ C 327, 12.11.2013, p. 122.

² OJ C 356, 5.12.2013, p. 92.

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums 1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums 1.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 2.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2a) Būtu jāveic pārskats par šo direktīvu ieviestajiem noteikumiem attiecībā uz

*sniegto pakalpojumu kvalitāti,
pamatojoties uz faktiem, piedāvājumu
klāstu un izmantojuma intensitāti un
piemēroto maksu un tarifiem.*

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 4

**Direktīvas priekšlikums
2.b apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 5

**Direktīvas priekšlikums
2.c apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums

3. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

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

⁸ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

Grozījums

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

⁸ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 3.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums

4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums 4.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums 4.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums 5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

(5) Jānodrošina labāka koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izveidojot koordinācijas komiteju, lai panāktu efektīvu pārvaldību un infrastruktūras izmantošanu. ***Turklāt, lai nodrošinātu tīkla ikdienas pārvaldības darbību netraucētu norisi, infrastruktūras pārvaldītājam kustības vadības līmenī būtu jāsaskaņo sava darbība ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, nemazinot savu neatkarību un atbildību par tīkla pārvaldību vai nepārkāpjot spēkā esošos noteikumus.***

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums 6.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

(8) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai, **integrētām struktūrām vajadzētu būt veidotām tā, lai nerastos interešu konflikti starp** infrastruktūras pārvaldību un pārvadājumu darbību. Vienīgā iespēja nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ir novērst **iespējamo** motivāciju diskriminēt konkurentus. Tā ir prasība, lai veiksmīgi atvērtu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu. Tas arī novērstu šķērssubsidēšanas iespējas, kas pastāv šādās integrētās struktūrās un rada tirgus traucējumus, **kā arī pasākumus attiecībā uz darbinieku atalgojumu un citus ieguvumus, kuri varētu radīt preferenciālu attieksmi pret kādu no konkurentiem.**

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums

9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Lai gan ir īstenoti Direktīvā 2013/34/ES paredzētie drošības pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, vertikāli integrētie uzņēmumi varētu izmantot savu struktūru, lai piešķirtu nepamatotas konkurences priekšrocības dzelzceļa operatoriem, kuri ir šā uzņēmuma daļa.

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums 11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums 12.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums 13.b apsvērums (jauns)

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

Grozījums Nr. 21

Direktīvas priekšlikums

14. apsvēruma

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

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

iestāde.

apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde.

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 22

Direktīvas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 23

Direktīvas priekšlikums

18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 24

Direktīvas priekšlikums 18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 25

Direktīvas priekšlikums 19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru

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

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 26

Direktīvas priekšlikums 19.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 27

Direktīvas priekšlikums 19.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19b) Tā kā jaunās dzelzceļa nozares

tiesību aktu paketes mērķis ir stiprināt pasažieru tiesības un tā kā “pārvietošanās brīvība” ir viens no Savienības pamatpīlāriem, jāpieliek lielākas pūles, lai garantētu šīs tiesības arī personām ar invaliditāti un cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Tāpēc uzlabota piekļuve transporta līdzekļiem un infrastruktūrai ir prioritāte. Lai sasniegtu šo mērķi, jāveicina pārrobežu attiecības. Tas attiecas arī uz šai īpašajai pasažieru kategorijai sniegto palīdzību, kas jāsaskaņo plašākā sistēmā. Šajā saistībā aicina uzsākt apspriešanos ar sociālajiem partneriem, iedzīvotājiem un personu ar invaliditāti tiesībsargājošajām iestādēm.

Grozījums Nr. 28

Direktīvas priekšlikums 19.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 29

Direktīvas priekšlikums 19.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 30

Direktīvas priekšlikums 19.e apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 31

Direktīvas priekšlikums 19.f apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19f) Ņemot vērā pieredzi, kas gūta,

izmantojot regulatīvo iestāžu tīklu, kurš izveidots saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 57. pantu, Komisijai ne vēlāk kā līdz 2016. gada 31. decembrim jā sagatavo tiesību akta priekšlikums, lai tīklu aizstātu ar Eiropas regulatīvo iestādi, nodrošinot tās procedūrām oficiālu statusu, kā arī nodrošinot šādai iestādei juridisku statusu savlaicīgi pirms iekšzemes pasažieru dzelzceļa pārvadājumu tirgus atvēršanas. Minētajai iestādei būtu jāpilda uzraudzības un arbitrāžas pienākumi, lai risinātu pārrobežu un starptautiskas problēmas un izskatītu valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības.

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 32

Direktīvas priekšlikums 19.g apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 33

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

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 34

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

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 35

Direktīvas priekšlikums 19.j apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19j) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem savās drošības sistēmās vajadzētu iedibināt „taisnīguma kultūru”, lai aktīvi mudinātu personālu ziņot par negadījumiem, incidentiem un bīstamajām situācijām, kas ir saistītas ar drošību, nebaidoties no soda vai diskriminācijas. Taisnīguma kultūra ļauj dzelzceļa nozarei mācīties no pieredzes, kas gūta avārijās, starpgadījumos un gandrīz notikušos nelaimes gadījumos, un tādējādi uzlabot darbinieku un pasažieru drošību uz dzelzceļa.

Grozījums Nr. 36

Direktīvas priekšlikums 19.k apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Grozījums Nr. 37

Direktīvas priekšlikums 19.l apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 38

Direktīvas priekšlikums 19m apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 39

Direktīvas priekšlikums 19n apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem drošībai, kā arī veicinātu darba ņēmēju mobilitāti.

Grozījums Nr. 40

Direktīvas priekšlikums 19o apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 41

Direktīvas priekšlikums 20.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 42

Direktīvas priekšlikums 20.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 43

Direktīvas priekšlikums 20.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 44

Direktīvas priekšlikums 20.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 45

Direktīvas priekšlikums 20.e apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 46

Direktīvas priekšlikums 20.f apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(20f) Nekavējoties pēc šīs direktīvas
stāšanās spēkā, regulatīvai iestādei būtu
jāsagatavo vadlīnijas par infrastruktūras
pārvaldītāja neatkarības pastiprināšanu.
Šajās vadlīnijās būtu jāiekļauj noteikumi,
kas paredz pietiekamu uzteikuma termiņu
piemērošanu, kuru laikā nav iespējama
uzraudzības padomes un valdes locekļu,
kā arī viņiem tieši pakļauto uzņēmuma
vadītāju pārcelšana; noteikumi par
iespēju vienlaicīgi ieņemt amatus dažādu
juridisku vienību padomēs vertikāli
integrētos uzņēmumos; par iespēju būt
finansiāli ieinteresētam vertikāli integrētu
uzņēmumu citā juridiskā vienībā vai
saņemt jebkādu finansiālu labumu no tās
un par viņu uz sniegumu balsīta
atalgojuma elementiem, kuri nav atkarīgi
no citu vertikāli integrētā uzņēmuma**

juridisko vienību uzņēmējdarbības rezultātiem. Vadlīnijās būtu jāiekļauj arī noteikumi par to, kā izvairīties no jebkādiem interešu konfliktiem, par konfidenciālas informācijas atklāšanu attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes vai valdes locekļu un attiecīgā gadījumā viņiem tieši pakļauto uzņēmuma vadītāju pārcelšanu jebkādā vadošā amatā citā juridiska vienībā vertikāli integrētā uzņēmumā, kā arī par atsevišķām telpām un par aizsargātu piekļuvi informācijas sistēmām.

Grozījums Nr. 47

Direktīvas priekšlikums 20.g apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 48

Direktīvas priekšlikums 20.h apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20h) Šajā direktīvā uzraudzības padomes, direktoru padomes, valdes vai citu institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, koncepcija būtu jāpiemēro dalībvalstī spēkā esošajām korporatīvajām

struktūrām, vienlaicīgi cik vien iespējams izvairoties no papildu institūciju izveidošanas.

Grozījums Nr. 49

Direktīvas priekšlikums

1. pants – -1. punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

1. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

"2.a Šīs direktīvas mērķis ir padarīt dzelzceļa transportu kā transporta veidu saistošāku Eiropas iedzīvotājiem. Direktīvas mērķis ir palīdzēt izveidot praktiski izmantojamas informācijas un integrēto biļešu sistēmas. Tranzīta biļešu sistēmām, ko izveidojis katras dalībvalsts nozares pārstāvis, būtu jābūt sadarbībspējīgām un jābūt sasaistītām, lai sekmētu Savienības mēroga sistēmas izveidi, kurā aptverti visi dzelzceļa pasažieru pārvadātāji."

Grozījums Nr. 50

Direktīvas priekšlikums

1. pants – -1.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

1. pants – 2.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

nevēlamām tirgus atvēršanas sekām."

Grozījums Nr. 51

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

3. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(b) svītros 5. punktu;

svītrots

Grozījums Nr. 52

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ca) Pievieno šādu 32. punktu.

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

(cb) Pievieno šādu 33. punktu.

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 53

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

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

Grozījums Nr. 54

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 2012/34/ES

3. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(cd) Pievieno šādu 36. punktu:

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

Grozījums Nr. 55

Direktīvas priekšlikums

PE513.018v02-00

30/113

RR\1016315LV.doc

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 2. punkts – ievadteikums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

(Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.)

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 56

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Ar nosacījumu, ka tiek ievēroti 1.– 3. punkta noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāja institucionālo nošķiršanu, ka nerodas interešu konflikts un ka ir garantēta komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte, dalībvalstis var infrastruktūras pārvaldītājam atļaut pārredzami, neizslēdzoši un nediskriminējoši slēgt sadarbības līgumus ar vienu vai vairākiem pieteikumu iesniedzējiem par konkrētu līniju vai tīkla vietējo vai reģionālo daļu tā, lai šādu pieteikuma iesniedzēju motivētu palielināt savas sadarbības efektivitāti saistībā ar attiecīgo tīkla daļu. Šādi motivējoši stimuli ietver maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazinājumus, kas atbilst

infrastrukturāras pārvaldītāja iespējamiem izmaksu ietaupījumiem sadarbības rezultātā. Šāda sadarbība tiek vērsta uz pārtraukumu, apkopes darbu vai pārslogotas infrastruktūras, vai tādas līnijas vai tīkla daļas efektīvāku pārvaldību, kas bieži saskaras ar kavējumiem, vai uz drošības uzlabošanu. Tās ilgums nedrīkst pārsniegt piecus gadus, un to var atjaunot. Infrastrukturāras pārvaldītājs informē 55. pantā minēto regulatīvo iestādi par plānoto sadarbību. Regulatīvā iestāde dod savu iepriekšēju apstiprinājumu sadarbības līgumam, pieprasa tā grozījumus vai noraida to, ja nav atbilstības iepriekš izklāstītajiem nosacījumiem. Tā var pieprasīt līguma grozījumus jebkurā līguma darbības posmā. Infrastrukturāras pārvaldītājs informē 7.d pantā minēto koordinācijas komiteju par sadarbības līgumu.

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 57

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
saskaņā ar 7.a līdz 7.c panta prasībām.

pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar 7.a
līdz 7.c panta prasībām.

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 58

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

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

Komisijas ierosinātais teksts

7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā
neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus
nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli
integrēta uzņēmuma juridiskās vienības,
bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras
pārvaldītāja uzņēmējdarbību, un vertikāli

Grozījums

7.a pants

Infrastruktūras pārvaldītāja faktiskā
neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

3. Infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus
nevar izmantot, lai finansētu citas vertikāli
integrēta uzņēmuma juridiskās vienības,
bet tikai nolūkā finansēt infrastruktūras
pārvaldītāja uzņēmējdarbību, un vertikāli

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

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

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

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

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

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

12. punktu.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

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

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

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

Lēmumu par infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļu iecelšanu un atjaunošanu

12. punktu.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja personāla un vadības faktiskā neatkarība vertikāli integrētā uzņēmumā

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

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

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

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

Lēmumu par infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļu iecelšanu un atjaunošanu

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

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

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

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs personāls, ***un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekļuvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Iekšējie noteikumi vai darba līgumi nepārprotami ierobežo kontaktus ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām***

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

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

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

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

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

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

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

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

Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts, tirgus darbības traucējumi vai diskriminācija un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā, apakšlīgumus par īpašiem

izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras.

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

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

1. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas izlemj, vai infrastruktūras pārvaldītāji, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, izpilda 7.a un 7.b panta prasības un vai šo prasību īstenošana ir pietiekama, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgajā tirgū novērstu konkurences traucējumus.
2. Komisijai ir tiesības samērīgos termiņos pieprasīt dalībvalstij visu vajadzīgo informāciju, ja tiek dibināts vertikāli integrēts uzņēmums. Komisija apspriežas ar attiecīgo regulatīvo iestādi vai iestādēm un vajadzības gadījumā — ar regulatīvo iestāžu tīklu, kas minēts 57. pantā.

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

7.c pants

Atbilstības apstiprināšanas procedūra

1. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas izlemj, vai infrastruktūras pārvaldītāji, kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, izpilda 7.a un 7.b panta prasības un vai šo prasību īstenošana ir pietiekama, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgajā tirgū novērstu konkurences traucējumus.
2. Komisijai ir tiesības samērīgos termiņos pieprasīt dalībvalstij visu vajadzīgo informāciju, ja tiek dibināts vertikāli integrēts uzņēmums. Komisija apspriežas ar attiecīgo regulatīvo iestādi vai iestādēm un vajadzības gadījumā — ar regulatīvo iestāžu tīklu, kas minēts 57. pantā.

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

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

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

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

Komisija samērīgā termiņā pieņem lēmumu.

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

5. Neskarot 1. līdz 4. punktu, atbilstību prasībām, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, regulāri uzrauga regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā. Jebkuram pretendentam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai

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

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

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

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

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

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

5. Neskarot 1. līdz 4. punktu, atbilstību prasībām, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, regulāri uzrauga regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā. Jebkuram pretendentam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai

iestādei, ja tas uzskata, ka šīs prasības nav ievērotas. Saņemot šādu sūdzību, regulatīvā iestāde pieņem lēmumu par situācijas labošanai nepieciešamajiem pasākumiem termiņā, kas norādīts 56. panta 9. punktā.

iestādei, ja tas uzskata, ka šīs prasības nav ievērotas. Saņemot šādu sūdzību, regulatīvā iestāde pieņem lēmumu par situācijas labošanai nepieciešamajiem pasākumiem termiņā, kas norādīts 56. panta 9. punktā.

Grozījums Nr. 59

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 60

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 2. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

infrastruktūras lietotājiem;

infrastruktūras lietotājiem; **ja ir iesniegti pretrunīgi pieprasījumi par dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu, koordinācijas principus reglamentē saskaņā ar 46. panta 4. punktu;**

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 61

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

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

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 62

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 2. punkts – 2. daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 63

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 64

Direktīvas priekšlikums

PE513.018v02-00

42/113

RR\1016315LV.doc

1. pants – 4. punkts
Direktīva 2012/34/ES
7.e pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

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

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

¹¹ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

¹² OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp.

¹¹ OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

¹² OV L 51, 23.2.2012., 51. lpp.

Pamatojums

Pārrobežu ceļošanas veicināšanas nolūkā ir jānodrošina koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem.

Grozījums Nr. 65

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 66

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 67

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 2012/34/ES

10. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) iekļauj šādu 2.a punktu:

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

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

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 68

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

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

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

**** Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot***

*dzelzeļu un autoceļus, un ar ko atceļ
Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un
Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV
L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).*

Grozījums Nr. 69

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

Sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru neuzskata par izjauktu, ja regulatīvā iestāde paredz, ka iespējama jaunais pakalpojums

galvenokārt radītu ieņēmumus dzelzceļa nozarei, nevis tos atņemt, un ieņēmumu zudumi attiecībā uz pakalpojumu kopumu sabiedrisko pakalpojumu līgumā vai līgumos, ja tādi ir, nebūtu būtiski. Saskaņā ar minēto analīzi un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstis var atļaut, grozīt vai atteikt piekļuves tiesības prasītajam pasažieru pārvadājumu pakalpojumam.

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

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

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

a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir sabiedrisko

a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir sabiedrisko

pakalpojumu līgumu;

b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;

c) infrastruktūras **pārvaldītājs**;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

pakalpojumu līgumu;

b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;

c) infrastruktūras **pārvaldītāja**;

d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu;

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 70

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 3. un 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

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

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

Ja regulatīvā iestāde nolemj, ka ar plānoto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, kas minēts

Grozījums

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

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

a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;

b) infrastruktūras pārvaldītājs;

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

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

Ja regulatīvā iestāde **saskaņā ar 2. punktu** nolemj, ka ar plānoto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma

38. panta 4. punktā, tā norāda šādu pakalpojumu nosacījumu iespējamās izmaiņas, kas nodrošinātu, ka ir izpildīti nosacījumi piekļuves tiesību piešķiršanai, kas paredzēti 10. panta 2. punktā.

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

ekonomiskais līdzsvars, kas minēts 38. panta 4. punktā, tā norāda šādu pakalpojumu nosacījumu iespējamās izmaiņas, kas nodrošinātu, ka ir izpildīti nosacījumi piekļuves tiesību piešķiršanai, kas paredzēti 10. panta 2. punktā."

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 71

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13.a pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Kopīgas informācijas un **integrētās** biļešu sistēmas

Grozījums

Kopīgas informācijas un biļešu sistēmas

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 72

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

PE513.018v02-00

50/113

RR\1016315LV.doc

Komisijas ierosinātais teksts

1. **Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007¹³ un Direktīvu 2010/40/ES¹⁴**, dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, **kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus**, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. **Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus**, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā **attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi** un rezervāciju vai **izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot** šādu sistēmu.

Grozījums

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

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

Dalībvalstis nosaka, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāsadarbojas, lai līdz 2019. gada 12. decembrim izveidotu kopīgu informācijas un biļešu sistēmu biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervāciju nodrošināšanai visiem sabiedriskā dzelzceļa pasažieru transporta pakalpojumiem, kuri tiek sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas

*noslēgts atbilstoši Regulai (EK)
Nr. 1370/2007, vai pieņem lēmumu
piešķirt attiecīgām iestādēm pilnvaras
izveidot šādu sistēmu. Šādas sistēmas
nerada tirgus traucējumus vai
diskrimināciju starp dzelzceļa
pārvadājumu uzņēmumiem. To pārvalda
publiska vai privāta juridiska vienība vai
visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu,
kas sniedz pasažieru pārvadājumu
pakalpojumus, asociācija.*

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

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

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

*Jebkurš dalībnieku noslēgts līgums atbilst
konkurences noteikumiem.*

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

*Regulatīvā iestāde nodrošina, ka visas
tranzīta biļešu sistēmas nerada tirgus
izkropļojumus vai diskrimināciju*

dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā.

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

¹³ OVL., 14. lpp.

¹⁴ OVL., 1. lpp.

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 73

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

2. Dalībvalstis *izveido un koordinē, tostarp attiecībā uz galvenajiem Savienības maršrutiem, valstu* ārkārtas rīcības plānus, lai pakalpojumu būtisku traucējumu gadījumā, *kas radušies dabas vai cilvēka darbības izraisītu katastrofu dēļ*, sniegtu palīdzību pasažieriem, *ņemot vērā*

Nr. 1371/2007 18. pantu.

Komisijas Lēmumu 2008/164/EK . Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nodrošina pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, un stacijas apsaimniekotājs izveido savu ārkārtas rīcības plānu atbilstīgi valsts ārkārtas rīcības plāniem.*

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

Grozījums Nr. 74

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

19. pants – da apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Direktīvas 19. pantā pievieno šādu punktu:

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 75

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.a punkts (jauns)

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

**„1.a Lai nepieļautu pieteikuma
iesniedzēju diskrimināciju, šīs direktīvas
55. pantā minētā regulatīvā iestāde sniedz
šāda pamatnolīguma iepriekšēju
apstiprinājumu un pēc savas iniciatīvas
uzrauga spēkā esošo pamatnolīgumu.
Pretendentam ir tiesības iesniegt
pārsūdzību regulatīvajai iestādei, ja tas
uzskata, ka attieksme pret to ir bijusi
negodīga, diskriminējoša vai tas ir citādi
cietis pamatnolīguma dēļ. Ja tiek
pārsūdzēts pamatnolīgums, regulatīvā
iestāde vai nu apstiprina, ka
pamatnolīgumā nav vajadzīgas izmaiņas,
vai arī pieprasa grozīt pamatnolīgumu
saskaņā ar regulatīvās iestādes
norādījumiem ne vēlāk kā divu mēnešu
laikā pēc tam, kad regulatīvā iestāde ir
saņēmusi pārsūdzību. Infrastruktūras
pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu
uzņēmums izpilda regulatīvās iestādes
lēmumu, tiklīdz tas ir faktiski iespējams
un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā viena
mēneša laikā pēc šā lēmuma paziņojuma
saņemšanas no regulatīvās iestādes.
Regulatīvā iestāde, pildot šajā punktā
minētās funkcijas, īpašu uzmanību velta
komercnoslēpumu aizsardzībai.**

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 76

**Direktīvas priekšlikums
1. pants – 8.b punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 77

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.c punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

54. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

„1. Gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu

stāvokli. Tādēļ pārvaldītājs izstrādā ārkārtas rīcības plānu, kurā uzskaita dažādās iestādes, kas jāinformē par nopietniem starpgadījumiem vai nopietniem vilcienu kustības traucējumiem. *Ja traucējumam ir iespējama ietekme uz pārrobežu satiksmi, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz visu attiecīgo informāciju citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kuru tīklu un satiksmi šis traucējums var ietekmēt. Attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai atjaunotu normālu pārrobežu satiksmi.*

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 78

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.d punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

55. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Grozījums Nr. 79

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.e punkts (jauns)

Spēkā esošais teksts

Regulatīvās iestādes funkcijas

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

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;
- g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav

Grozījums

8.e Direktīvas 56. pantu groza šādi:

Regulatīvās iestādes funkcijas

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

- a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;
- b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;
- c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- d) maksas aprēķināšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;
- f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;
- g) pakalpojumu pieejamību un maksas noteikšanu par tiem saskaņā ar 13. pantu;

ga) plānotu vai neplānotu infrastruktūras tehnisko apkopi.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz **ga)** apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav

iekļautas diskriminējošas normas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

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

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

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

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

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa

iekļautas diskriminējošas normas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

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

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

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

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

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa

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

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

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

Pieprasīto informāciju sniedz saprātīgā termiņā, kuru nosaka regulatīvā iestāde un kurš nepārsniedz vienu mēnesi, ja vien – izņēmuma gadījumos – regulatīvā iestāde nepiekrīt un nepiešķir pagarinājumu uz noteiktu laiku, kas nepārsniedz divas papildu nedēļas. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodu, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā

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

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

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

Pieprasīto informāciju sniedz saprātīgā termiņā, kuru nosaka regulatīvā iestāde un kurš nepārsniedz vienu mēnesi, ja vien – izņēmuma gadījumos – regulatīvā iestāde nepiekrīt un nepiešķir pagarinājumu uz noteiktu laiku, kas nepārsniedz divas papildu nedēļas. Regulatīvajai iestādei ir iespējas ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodu, nodrošināt šādu pieprasījumu izpildi. Regulatīvajai iestādei sniedzamajā informācijā ietver visas ziņas, ko regulatīvā

iestāde pieprasa saistībā ar tās apelācijas funkciju un tās konkurences pārraudzības funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

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

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

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

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt

iestāde pieprasa saistībā ar tās apelācijas funkciju un tās konkurences pārraudzības funkciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos saskaņā ar 2. punktu. Tas ietver statistikas un tirgus novērošanas mērķiem vajadzīgos datus.

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

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

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

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt

atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos.

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

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

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

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

atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos.

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

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

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

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

pārlicinātos par grāmatvedības uzskaites nodalīšanu.

pārlicinātos par grāmatvedības uzskaites nodalīšanu.

Grozījums Nr. 80

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.f punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

57. pants – 9.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.f Direktīvas 57. pantā pievieno šādu punktu:

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

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

Viena gada laikā kopš šīs direktīvas stāšanās spēkā un vēlākais līdz 2019. gada 31. decembrim, Komisija pieņem tiesību akta priekšlikumu, ar ko izveido Eiropas regulatīvo iestādi, un piešķir tai juridiskas personas statusu kopā ar uzraudzības un arbitrāžas funkcijām, to pilnvarojot risināt pārrobežu jautājumus un izskatīt valsts regulatīvo iestāžu pieņemto lēmumu pārsūdzības. Šī jaunā struktūra aizstāj Eiropas regulatīvo iestāžu tīklu.”;

Grozījums Nr. 81

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 82

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 83

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES
63. pants – 1. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Grozījums Nr. 84

Direktīvas priekšlikums

1.a pants (jauns)

Regula (EK) 1371/2007

2. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a pants

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

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 85

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 86

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

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

PASKAIDROJUMS

I. Komisijas priekšlikums

Pēdējā desmitgadē trīs „dzelzceļa tiesību aktu paketes” mērķis ir bijis pakāpeniski atvērt valstu tirgus un palielināt dzelzceļu konkurētspēju un sadarbību. Tomēr dzelzceļa transporta īpatsvars pārvadājumos ES iekšienē vēl arvien ir salīdzinoši pieticīgs un joprojām turpina pastāvēt tehniski šķēršļi. Ir paredzēts, ka ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu kopumu tiks novērsti šķēršļi, kas ierobežo dzelzceļa pārvadājumu tirgu efektivitāti, nolūkā uzlabot nozares veiktspēju un izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.

Šajā priekšlikumā Komisija norāda, ka atlikušie šķēršļi ir saistīti galvenokārt ar piekļuvi vietējo pasažieru pārvadājumu tirgum, un tie ierobežo nozares attīstību un rada atšķirības starp tām dalībvalstīm, kuras ir atvērušas savus tirgus, un starp tām, kas nav to izdarījušas.

Ir vēl tādas problēmas, kas saistītas ar infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldību. Tā kā infrastruktūras pārvaldītāji ir dabiskie monopoli, tie ne vienmēr reaģē uz tirgus un lietotāju vajadzībām, tādējādi kavējot nozares darbību kopumā. Vairākās dalībvalstīs viņi nespēj veikt savus uzdevumus, jo to funkcijas ir sadalītas starp dažādām iestādēm. Turklāt būtu jāuzlabo arī infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbība.

Turklāt vairākus šķēršļus ienākšanai tirgū rada situācijas, kad infrastruktūras pārvaldība un pārvadājumu darbība ir tās pašas integrētās struktūras daļas. Tādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājiem var rasties interešu konflikts, t. i., situācija, kas var izraisīt diskrimināciju attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļuvi infrastruktūrai.

Visbeidzot, integrētas struktūras padara ievērojami grūtāku kontu nošķiršanas nodrošināšanu starp infrastruktūras pārvaldības un transporta pārvadājumu pakalpojumu darbībām. Regulatoriem ir grūti izsekot finanšu plūsmām starp kontrolāciju sabiedrību un tās meitasuzņēmumiem. Šķērsubsidēšana un piešķirtā publiskā finansējuma pārskaitījumi infrastruktūras pārvaldītājam, lai tas finansētu konkurējošas darbības, ir ne tikai nopietns šķērslis ienākšanai tirgū jauniem operatoriem, bet arī valsts līdzekļu nelikumīga izmantošana.

II. Referenta komentāri

Referents atbalsta Komisijas vispārējo mērķi izveidot vienoto Eiropas dzelzceļa telpu. Dzelzceļa transporta attiecībā pret citiem transporta veidiem būtu jāpalielina, un ES būtu jāpanāk, lai dzelzceļš atkal kļūtu par uzticamu un pievilcīgu transporta līdzekli. Taču liberalizācijai nebūtu jāklūst par pašmērķi, tā būtu jāuzskata par lietderīgu līdzekli, lai izveidotu konkurētspējīgāku nozari, kurā tiek piedāvāti augstas kvalitātes pakalpojumi. Lai atvērtu tirgu, ir nepieciešami stingri noteikumi par pasažieru tiesībām attiecībā uz ceļošanas informāciju un biļešu sistēmu, kā arī stingrāki sociālie noteikumi dzelzceļa nozares darbiniekiem.

Ir arī jāatrod pareizais līdzsvars starp tirgus atvēršanu un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas

pienākumu (*PSO*) aizsardzību katrā dalībvalstī. Būtu jāizvairās gan no komerciāli izdevīgāko līniju atbalstīšanas, gan no mazāk rentablu līniju sistemātiskas slēgšanas.

Attiecībā uz šo Komisijas priekšlikumu referents uzskata, ka īpaši uzmanīgi ir jāizskata šādi jautājumi:

1. Tirgus atvēršana un sabiedrisko pakalpojumu līgumi: līdzsvarotāka pieeja

Vajadzētu būt iespējai nodrošināt atklātas piekļuves pakalpojumus tad, ja nav *PSO*. Taču tad, ja pakalpojumus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (*SPL*), tirgus jāatver daudz pakāpeniskāk, nekā to paredzējusi Komisija. Ir svarīgi ņemt vērā tīklu atšķirības to lieluma un blīvuma ziņā, kā arī to, ka to organizatoriskās struktūras dalībvalstīs ir atšķirīgas. Dalībvalstīm ir atšķirīga pieredze par tirgus atvēršanas procesu, un tādēļ būtu jānodrošina tām lielāka elastība, lai tās varētu organizēt savus tīklus tā, ka ir iespējams panākt optimālu apvienojumu attiecībā uz atklātas piekļuves pakalpojumiem un pakalpojumiem, kas nodrošināti saskaņā ar *PSC*, tādējādi panākot, ka visiem pasažieriem tiek sniegti augstas kvalitātes pakalpojumi. Tādēļ būtu jānodrošina dalībvalstīm iespēja izvēlēties starp vairākiem variantiem, lai atrastu pareizo līdzsvaru starp atklātu piekļuvi un *PSO*.

Saskaņā ar Komisijas priekšlikumā sniegto informāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tagad var piekļūt dzelzceļa tīklam visā ES, lai sniegtu dažāda veida transporta pakalpojumus — valsts vai starptautiskus kravas vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Dalībvalstis var ierobežot šo atklāto piekļuvi, lai aizsargātu saskaņā ar *PSC* sniegtos pakalpojumus, ja atklātās piekļuves pakalpojums izjauktu *PSC* ekonomisko līdzsvaru. Attiecīgo ekonomiskā līdzsvara pārbaudi veic regulatīvā iestāde, kas pēc tam var pieprasīt veikt izmaiņas jaunajā pakalpojumā vai pat bloķēt to.

Papildus šim risinājumam vajadzētu būt arī iespējai ierobežot atklātu piekļuvi gadījumos, kad *PSC* ir piešķirts publiskā iepirkuma procedūrā, tādējādi tiem uzņēmumiem, kuriem līgums ir piešķirts bez nepieciešamības veikt ekonomiskā līdzsvara pārbaudi, piešķirot ekskluzīvas tiesības nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Konkursa procedūras organizēšana nodrošina, ka šī procedūra vēl aizvien nodrošina pietiekamu konkurences pakāpi. Vienlaikus tā kompetentajām iestādēm un *PSC* sniedzējam dod lielākas plānošanas iespējas, tiklīdz pakalpojumu sāk sniegt. Šis līdzsvarotās pieejas variants arī ļaus dalībvalstīm un kompetentajām iestādēm pakāpeniski iepazīt piedāvājumu konkursa procedūru. Ja dalībvalsts izvēlas ierobežot tiesības uz atklātu piekļuvi, tas neietekmē tiesības uz starptautisku kabotāžu, ja vien netiek izjaukts *PCS* ekonomiskais līdzsvars.

Ekonomiskā līdzsvara pārbaudes kritēriji jādefinē precīzāk un jāparedz labāki pamatprincipi, lai nodrošinātu šīs pārbaudes saskaņotu piemērošanu dalībvalstīs.

2. Dzelzceļa nozares labāka pārvaldība

Šajā posmā referents neierosina veikt nekādas lielas izmaiņas noteikumos par infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Kopumā — jo spēcīgāka ir regulatīvā iestāde, jo elastīgāki var būt vertikāli integrētu uzņēmumu struktūras veidošanas nosacījumi. Noteikumi par IT sistēmu organizāciju un personāla pārcelšanu ir pārāk preskriptīvi, un integrētiem uzņēmumiem var tikt dots vairāk laika, lai tie regulatīvās iestādes pārraudzībā rastu piemērotus risinājumus.

Taču tādējādi tiek izslēgta lielāka elastība attiecībā uz finanšu pārredzamību starp dažādām šādas integrētas struktūras vienībām. Tādēļ referents nevēlas pievērsties Komisijas ierosinātajiem noteikumiem.

Ir ierosināts vēl vairāk stiprināt regulatīvo iestādi, piešķirot tai pilnvaras iepriekš apstiprināt infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās maksas gadījumā, ja infrastruktūras pārvaldītājs ir integrēta uzņēmuma daļa. Referents vēlas uzsvērt, ka visām dalībvalstīm ir jāraugās, lai to regulatīvajām iestādēm būtu nepieciešamās organizatoriskās spējas cilvēkresursu un līdzekļu ziņā, lai tās varētu pildīt Direktīvas 2012/34/ES 56. pantā noteiktās funkcijas.

Gadījumos, kad infrastruktūras pārvaldītājs ir pilnībā nošķirts no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, var būt lietderīgi ļaut tiem sadarboties konkrētos projektos, kas tādējādi ļautu uzlabot infrastruktūras pārvaldību un uzlabot pakalpojumu sniegšanu kravas un pasažieru pārvadājumu jomā. Šādai sadarbībai vai savienībai vajadzētu būt ierobežotai laikā, regulatīvajai iestādei tā būtu jāuzrauga un šādai sadarbībai vai savienībai nebūtu jāapdraud infrastruktūras pārvaldītāja neatkarība. Tā būtu jāizmanto, lai rastu praktiskus risinājumus specifisku problēmu gadījumā, piemēram, lai uzlabotu satiksmes organizāciju tajā infrastruktūras daļā, kur bieži notiek reisu kavēšanās.

3. Pasažieru tiesības — atbilstošas tranzīta biļešu sistēmas izveide

Regulas (EK) Nr. 1371/2007¹ noteikumi par pasažieru tiesībām ir solis pareizajā virzienā. Diemžēl šie noteikumi ir pārāk vāji, lai tie varētu būtiski ietekmēt ES mēroga tranzīta biļešu sistēmas attīstību. Pašlaik nozares pārstāvji meklē risinājumus, taču tad, kad tie būs rasti, tie nebūs obligāti. Raugoties no pasažieru tiesību viedokļa, ar to vien nepietiek. Referents ierosina noteikt, ka līdz 2020. gadam visās dalībvalstīs minēto pakalpojumu attīstībai jāklūst par obligātu. Šis termiņš ļautu nozares pārstāvjiem izmantot brīvprātīgo sistēmu, kas pašlaik tiek izstrādāta ERA aizgādībā.

Paralēli būtu jāattīsta risinājumi attiecībā uz integrētu biļešu sistēmu, ņemot vērā šādu sistēmu lietderību, jo īpaši vietējā un reģionālā transporta jomā.

Referents uzskata, ka ar grafikiem saistītie dati būtu jādara pieejami trešām personām, kas tos varētu izmantot, lai attīstītu novatoriskus risinājumus braucienu plānotājiem u. c.

4. Sociālo noteikumu stiprināšana

Līdztekus tirgus turpmākai atvēršanai un konkurences palielināšanai ir jānostiprina sociālie noteikumi, lai ierobežotu jebkādu negatīvu ietekmi uz dzelzceļa darbiniekiem. Konkurencei nebūtu jāizraisa sociālais dempings. Būtu jānosaka, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir pienākums ievērot visus spēkā esošos noteikumus par sociālajiem un darba apstākļiem un ka to neievērošanas gadījumā attiecīgajam uzņēmumam tiktu piemērotas sankcijas. Referents ierosina papildināt ar licences iegūšanu saistītās prasības ar noteikumu, ka uzņēmumiem jāapņemas ievērot pašreizējie pārstāvības koplīgumi, kas noslēgti dalībvalstīs, kurās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vēlas darboties.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem.

No jauna būtu jāmēģina izveidot vilciena personāla sertifikāciju, kā to sākotnēji ierosināja Komisija 2004. gadā, taču Padome toreiz šo ierosinājumu neatbalstīja. Tā kā ir paredzams, ka palielināsies starptautiskā satiksme, visā ES būtu jāievieš minimuma prasības vilciena personālam, ņemot vērā, ka jau ir panākta vienošanās par šādu prasību noteikšanu vilcienu vadītājiem. Komisijai būtu jānodrošina, lai dalībvalstis pareizi un pilnībā ieviestu Padomes Direktīvu 2005/47/EK.

Visbeidzot, lai panāktu līdzvērtīgus konkurences apstākļus arī darba apstākļu jomā, ES līmenī būtu jāveido pastāvīgs sociālais dialogs, nodrošinot sociālo tiesību ievērošanu un augstu dzelzceļa darbinieku profesionālās kvalifikācijas līmeni.

5. Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla nozīmes precizēšana

Ierosinātais Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls neapšaubāmi ir noderīgs veids, kā uzlabot infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu sadarbību. Taču šajā jautājumā ir vajadzīga lielāka skaidrība un precizitāte. Tādēļ ir ierosināti daži papildinājumi un precizējumi saistībā ar sadarbību starp TEN-T tīkla koridoriem un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem, valsts drošības iestāžu un, attiecīgā gadījumā, ERA iesaistīšanu un Komisijas nozīmi tīklā.

MAZĀKUMA VIEDOKLIS

Iesniegts saskaņā ar Reglamenta 52. panta 3. punktu

attiecībā uz ziņojuma projektu par grozījumu izdarīšanu
Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES,
ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu,
attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa
infrastrukturā pārvadību

Transporta un tūrisma komiteja
Referents: *Saïd El Khadraoui*

GUE-NGL grupas vārdā iesnieguši Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček un Sabine Wils

Tā kā pirmās trīs dzelzceļa nozares tiesību aktu paketes tā lietotājiem izraisīja izmaksu pieaugumu, dramatisku to preču pārvadājumu tonnu samazināšanos, kas tiek transportētas ar dzelzceļu, kā arī dzelzceļa nozarē strādājošo darba apstākļu pasliktināšanos;

tā kā līdz šim nav veikts nopietns novērtējums attiecībā uz iepriekšējām dzelzceļa nozares tiesību aktu paketēm,

uzskata, ka ceturtnā dzelzceļa nozares tiesību aktu pakete ir pretrunā lietotāju interesēm attiecībā uz izmaksām, drošību un pieejamību;

uzskata infrastruktūras pārvadītāju un transporta operatoru nodalīšana izraisa situāciju, ka ieņēmumi tiek izmantoti dividenžu izmaksāšanai akcionāriem tā vietā, lai veiktu ieguldījumus, kas nepieciešami dzelzceļa tīkla nostiprināšanai;

uzskata, ka transporta pakalpojumu līgumu tiešas piešķiršanas ierobežošana un pat aizliegšana pārejas periodā ir pretrunā ar vietējo pārvaldes iestāžu tiesībām lemt par to, kā tās vēlas organizēt to publiskos transporta pakalpojumu, un norāda, ka šīs tiesības ir paredzētas ESL 26. protokolā, kā arī uzskata šāds pienākums īstenot atvērtu konkursa procedūru radīs vietējām pārvaldes iestādēm nevajadzīgas izmaksas;

uzskata, ka ceturtnā dzelzceļa nozares tiesību aktu pakete pasliktinātu dzelzceļa nozarē nodarbināto darba apstākļus un uzskata, ka spiediena izdarīšana uz dzelzceļa nozarē strādājošajiem apdraud ikviena drošību;

tālab noraida ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu paketi kopumā, kura izceļ liberalizācijas iznīcinošo loģiku.

20.11.2013

NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

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

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

Atzinumu sagatavoja: *Frédéric Daerden*

ĪSS PAMATOJUMS

Dažādie pakalpojumu nozares liberalizācijas pasākumi, ko jau vairākus gadu desmitus veic Eiropas Savienība, tostarp dzelzceļa transporta nozarē, izriet no Līguma par Eiropas Savienības darbību 26. panta īstenošanas, un tādēļ tie ir ES ļoti nozīmīgi.

Mērķis izveidot kopējo tirgu nedrīkst būt pašmērķis, bet tā uzdevums ir samazināt patērētājiem sniegto pakalpojumu izmaksas, vienlaikus saglabājot visiem pieejamus augstas kvalitātes pakalpojumus.

Dažādas liberalizēšanas darbības nozarēs, kuru pakalpojumus vēsturiski nodrošināja valsts uzņēmumi, izmantojot valsts monopolus, gadu gaitā, šķiet, nav sasniegušas šo divkārtšo mērķi.

Vismaz dzelzceļa transporta nozarē neapmierinātību izsauc šādas pazīmes:

- Pasažieru starptautisko pārvadājumu tirgus atvēršana konkurencei ir spēkā kopš 2010. gada, lielāka konkurence nav ievērojami samazinājusi izmaksas un ir novedusi pie tā, ka ir slēgtas agrākās pārrobežu līnijas, kuras nedarbojās pēc ātrgaitas dzelzceļa modeļa. Turklāt nozarē nav notikusi gaidītā izaugsme — tās tirgus daļai nācās arvien vairāk palielināties virzienā uz vairākiem transporta veidiem, nevis paplašināties viena transporta veida robežās.
- Iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumi Lielbritānijā, kas liberalizācijas tiesību aktu jomā ir visprogresīvākā dalībvalsts: EESK uzsver Apvienotās Karalistes pakalpojumu izmantotāju neapmierinātību un nepieciešamību valstij no jauna iesaistīties nozares integrācijā (cenas, tīkla pārklājums, vilcienu saraksti utt.).

- Pasažieru pārvadājumi visā Savienībā: vismaz 15 pārkāpuma procedūras par neatbilstīgu transponēšanu, kas liecina par liberalizācijas pārāk straujo tempu, un, lai varētu piedalīties Eiropas projekta īstenošanā, tā būtu jāveic, nekaitējot valstu modeļiem, kuri jau vairākas desmitgades piedāvā pilsoņiem kvalitatīvu pakalpojumu modeli.

Ņemot vērā šos faktus, atzinuma sagatavotājs uzskata, ka nav nepieciešams vēl vairāk liberalizēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus, un grozījumos ir centies mazināt negatīvo seku risku iedzīvotājiem un jo īpaši nozares darbiniekiem vairākos virzienos:

- Pēc iespējas integrēta pārvaldība: ja striktās infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju nodalīšanas pamatā ir konkurences apsvērumi, bažas, ko tā izraisa pasažieru organizācijās, nozares arodbiedrībās vai tradicionālajiem operatoriem, liek atzinuma sagatavotājam šādu kategorisku nodalīšanu uzskatīt par nevēlamu. Tā visticamāk mazinās resursu apvienošanu materiālām investīcijām un pārmērīgu birokrātiju, kas nelabvēlīgi ietekmēs pakalpojumu kvalitāti un lietotāju drošību. Tāpēc atzinuma sagatavotājs ir izvēlējis piešķirt valstu regulatīvajām iestādēm pēc iespējas lielāku rīcības brīvība šajā jomā saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas 2013. gada 28. februāra spriedumu.
- Pēc iespējas lielāka dalībvalstu brīvība izvēlēties, ko izmantot, — konkursu vai tiešu sabiedriskā pakalpojuma koncesijas piešķiršanu, būtiski palielinot maksimālās summas.
- Lietotāju, darbinieku un vides aizsardzības noteikumu iekļaušana ilgtspējīga sabiedriskā transporta valstu plānu sociālajās un vides sadaļās, tādējādi atvieglojot šo kvalitātes, sociālo un vides kritēriju ieviešanu konkursos.
- Lielāka darbinieku aizsardzība, ieviešot plašas personāla mobilitātes iespējas jaunajā sabiedriskā pakalpojuma koncesiju uzņēmumā, nostiprinot sociālo dialogu struktūrās, izskaidrojot sociālās tiesības, kas piemērojamas vilciena personālam, jo īpaši izmantojot sertifikāciju, pieprasot dalībvalstīm ieviest pretendentu un to apakšuzņēmēju solidāru sociālo atbildību, lai izvairītos no sociālā dempinga.
- Nepieciešamā savstarpējība tirgus atvērtībā starp dalībvalstīm.
- Ievērojami pagarināts īstenošanas pārejas periods dalībvalstīm (līdz 2029. gadam), lai Savienības politikas veidotājiem būtu laiks apsvērt un analizēt situāciju pirms jebkādiem jauniem liberalizācijas pasākumiem.

GROZĪJUMI

Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1
Direktīvas priekšlikums
2.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums
3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

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

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums 5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

svītrots

Pamatojums

Šis apsvērums nenodrošina pievienoto vērtību teksta galīgajai redakcijai. Tas tikai atgādina par pārstrādātās direktīvas pārskatīšanas klauzulu, kas ir šā Komisijas priekšlikuma pamatā.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

(7) Ir nepieciešams uzlabot un aktivizēt pārrobežu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem. Pārrobežu jautājumi

infrastruktūras pārvaldītāju tīklu.

efektīvi jārisina starp infrastruktūras pārvaldītājiem dažādās dalībvalstīs, izveidojot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu.

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums 9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Vertikāli integrēti uzņēmumi nevar nodrošināt neatkarību, kas nepieciešama starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Tāpēc šāda struktūra var izraisīt šķērssubsidēšanu, kas traucē uzturēt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un kropļo konkurenci.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 12.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums 13.a apsvēruma (jauns)

(13a) Ņemot vērā tīklu atšķirības to lieluma un blīvuma ziņā un valsts un vietējo vai reģionālo iestāžu organizatorisko struktūru dažādību, kā arī to attiecīgo pieredzi saistībā ar tirgus atvēršanu, ir jānodrošina katrai dalībvalstij pietiekama elastība organizēt savu tīklu tā, lai varētu panākt optimālu apvienojumu attiecībā uz atklātas piekļuves pakalpojumiem un pakalpojumiem, kas nodrošināti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, tādējādi panākot, ka visiem pasažieriem tiek sniegti viegli pieejami augstas kvalitātes pakalpojumi.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums 14. apsvēruma

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

(14) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās **kaitētu pakalpojuma kvalitātei un pieejamībai arī attālākās teritorijās vai** izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja apstiprinājumu devusi attiecīgā regulatīvā iestāde.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums 18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros sniegtā pakalpojuma kvalitāti ietekmētu brīvās piekļuves režīmā sniegts pakalpojums tajā pašā tīklā, regulatīvajām iestādēm ir jāņem vērā sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros sniegto pakalpojumu ietekme uz tīklu, savienojumu uzturēšana, precizitāte, pieejamība un piekļuve.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums 19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm **būtu jāspēj prasīt**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas sistēmā. ***Ja šāda sistēma ir izveidota, ir jānodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nerada diskrimināciju starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.***

(19) Lai padarītu pievilcīgākus pasažieru dzelzceļa pakalpojumus, dalībvalstīm **būtu jāprasa**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojas iekšzemes pasažieru pārvadājumos, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas sistēmā, ***tostarp ievērotu visas sociālās prasības. Biļešu servisam nevajadzētu radīt šķēršļus cilvēkiem ar invaliditāti, vecāka gadagājuma cilvēkiem, ģimenēm vai personām, kurām nepieciešams īpašs atbalsts.***

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums 19.a apsvērums (jauns)

(19a) Lai pabeigtu vienotās Eiropas dzelzceļa telpas izveidi un ņemot vērā konkurenci šajā nozarē, Komisija aktīvi atbalsta un veicina sociālo dialogu Savienības līmenī, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa nozares darbinieki ilgtermiņā tiek labāk aizsargāti pret nevēlamām tirgus atvēršanas sekām un nozarē nepasliktinās darba apstākļi, turklāt jāizstrādā kopēji pasākumi, lai risinātu problēmas, ko rada ceturkā dzelzceļa tiesību aktu kopuma īstenošana. Šajā kontekstā īpaša uzmanība jāpievērš pārmaiņu psiholoģiskās un sociālās slodzes ietekmei uz attiecīgo personālu. Lai to izdarītu, ir jāparedz nosacījumi tirgu atvēršanai, tostarp nosacījumi par to, ka dalībvalstīm ir jāizmanto koplīgumi, kas piemērojami visā to teritorijā.

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums 19.b apsvēruma (jauns)

(19b) Komisija nodrošina, ka dalībvalstis pilnībā un pareizi īsteno noteikumus, kas iekļauti Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīvā 2005/47/EK par Nolīgumu starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (CER) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa nozarē¹, jo īpaši tos, kas attiecas uz viņu drošību.

¹ OVL 195, 27.7.2005., 15. lpp.

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums 19.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19c) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldniekiem savās drošības sistēmās vajadzētu iedibināt „taisnīguma kultūru”, lai aktīvi mudinātu personālu ziņot par negadījumiem, incidentiem un bīstamajām situācijām, kas ir saistītas ar drošību, nebaidoties no soda vai diskriminācijas. Taisnīguma kultūra ļauj dzelzceļa nozarei mācīties no pieredzes, kas gūta negadījumos, incidentos un bīstamajās situācijās, un tādējādi uzlabot darbinieku un pasažieru drošību uz dzelzceļa.

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums 19.d apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19d) Lokomotīvu mašīnistu darba, vilciena vadīšanas un atpūtas laika noteikumu ievērošana ir būtiska dzelzceļu drošībai un godīgai konkurencei. Atvērtā Eiropas dzelzceļa tirgū, kurā arvien pieaug pārrobežu darbības, ir jākontrolē un jānodrošina darba, vilciena vadīšanas un atpūtas laika ievērošana. Valstu drošības iestādēm būtu jāuzliek pienākums kontrolēt un nodrošināt šo noteikumu ievērošanu; Komisijai būtu jāierosina noteikumi un obligātas regulāras pārbaudes. Taču tas ir iespējams vienīgi ar elektronisku tahogrāfu, kas reģistrē lokomotīvu mašīnistu vadīšanas un atpūtas laiku.

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums 19.e apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(19e) Ņemot vērā vienotās Eiropas dzelzceļa telpas attīstību un dzelzceļa transporta tirgus turpmāko atvēršanu, dalībvalstīm, lai nepieļautu sociālo dempingu un negodīgu konkurenci, būtu jāizmanto reprezentatīvi koplīgumi, kas noslēgti starp sociālajiem partneriem, neskarot jau spēkā esošos valstu tiesību aktus un koplīgumus.

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums 19.f apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums 19.g apsvēruma (jauns)

(19g) Komisijai būtu jānovērtē šīs direktīvas ietekme uz dzelzceļa personāla darba tirgus attīstību un attiecīgā gadījumā jāierosina pasākumi vilcienu personāla sertificēšanai.

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums 19.h apsvēruma (jauns)

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

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums 1. pants – 1. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

3. pants – 2. punkts

„(2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas nodrošina dzelzceļa infrastruktūras izveidi, ekspluatāciju un uzturēšanu tīklā; izveide ietver tīkla plānošanu, finanšu un investīciju plānošanu, kā arī infrastruktūras būvniecību un uzlabojumus; infrastruktūras ekspluatācija ietver visus vilcienu ceļus

„(2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas **jo īpaši** nodrošina dzelzceļa infrastruktūras izveidi, ekspluatāciju un uzturēšanu tīklā; izveide ietver tīkla plānošanu, finanšu un investīciju plānošanu, kā arī infrastruktūras būvniecību un uzlabojumus; infrastruktūras ekspluatācija ietver visus vilcienu ceļus

iedalīšanas procesa elementus, ieskaitot pieejamības noteikšanu un vērtējumu, kā arī atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas, ieskaitot maksas noteikšanu un iekasēšanu; uzturēšana ietver infrastruktūras atjaunošanu un citas aktīvu pārvaldības darbības;”

iedalīšanas procesa elementus, ieskaitot pieejamības noteikšanu un vērtējumu, kā arī atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, satiksmes pārvaldību un infrastruktūras maksas, ieskaitot maksas noteikšanu un iekasēšanu; uzturēšana ietver infrastruktūras atjaunošanu un citas aktīvu pārvaldības darbības;”

Pamatojums

Jaunā „infrastruktūras pārvaldītāja” definīcija konkretizē pārvaldītāja pienākumus, piemēram, svītrotot no pašreizējās definīcijas vārdus „jo īpaši”. Tā rezultātā jaunais pārvaldītāja funkciju saraksts būtu slēgts saraksts.

Grozījums Nr. 21

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

3. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(b) svītrot 5. punktu;

svītrots

Pamatojums

Punkta svīturošana attiecībā uz starptautisko pārvadājumu pakalpojumu definīciju ir problemātiska tām valstīm, kurām ir ārējā dzelzceļa robeža ar trešo valsti. Pastāv tiesiskā vakuuma risks.

Grozījums Nr. 22

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 2. punkts

Direktīva 2012/34/ES

6. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Direktīvas 6. panta 2. punktu svītrot.

svītrots

Pamatojums

Noteikuma, kas ļauj organizēt pārvaldītāja pakalpojumus un pārvadājumu pakalpojums viena

uzņēmuma robežās, neskatoties uz to nodalīšanu grāmatvedības uzskaitē, svītrosana ir pārāk tālejoša. Šā noteikuma svītrosanai būtu nevēlamas tālejošas (administratīvās, finansiālās, juridiskās, sociālās) sekas daudzos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, kas veiksmīgi un efektīvi darbojas Eiropas Savienības tirgū.

Grozījums Nr. 23

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Dalībvalstis **brīvi izvēlas veidu, kā nodrošināt**, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas funkcijas, kas minētas 3. panta 2. punktā, un ir neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Grozījums Nr. 24

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji ir organizēti uzņēmumā, kas ir juridiski nošķirts no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem **tādā mērā, kas ir nepieciešams, lai izvairītos no birokrātijas starp uzņēmumiem un atvieglotu ieguldījumus tīklā ar mērķi nodrošināt kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu, nepalielinot darbības izmaksas.**

Grozījums Nr. 25

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts – 2. daļa

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 2. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 26

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(b) iecelt infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekļus un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos;

Grozījums

(b) iecelt infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzības padomes, **direktoru padomes, ģenerāldirektoru**, valdes vai institūciju, kas juridiski pārstāv uzņēmumu, locekļus un vienlaikus tieši vai netieši īstenot kontroli, būt finansiāli ieinteresētai vai izmantot tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos;

Grozījums Nr. 27

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt apakšlīgumus par īpašiem izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras, ar dzelzceļa pārvadājumu

Grozījums

4. Ar nosacījumu, ka nerodas interešu konflikts un ka komerciāli svarīgas informācijas konfidencialitāte ir garantēta, infrastruktūras pārvaldītājs var slēgt apakšlīgumus par īpašiem izstrādes, atjaunošanas un uzturēšanas darbiem, par kuriem tas saglabā lēmumu pieņemšanas pilnvaras, ar dzelzceļa pārvadājumu

uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā.

uzņēmumiem vai jebkuru citu struktūru, kura darbojas infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzībā. *Minētā apakšlīgumu slēgšana notiek saskaņā ar noteikumiem par konkurences nodrošināšanu un vajadzības gadījumā — noteikumiem par publisko iepirkumu. Infrastruktūras pārvaldītājs saglabā atbildību par apakšuzņēmējiem uzticētajiem darbiem.*

Grozījums Nr. 28

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 3. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

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

Grozījums Nr. 29

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.b pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam

Grozījums

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam

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

savs personāls, un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekļuvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Darbinieku pārceļšana, kas nav minēta ***4. punktā***, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidencialā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.

Infrastruktūras pārvaldītājs var sadarboties ar citām vertikāli integrētā uzņēmuma struktūrām, lai pilnveidotu to informācijas sistēmas, ja vien tiek nodrošināts, ka infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā esošā konfidencialā informācija tiek pienācīgi aizsargāta.

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

Pamatojums

Komisijas priekšlikums ir pārāk preskriptīvs. Regulatīvajai iestādei būtu jānodrošina, ka attiecībā uz telpām, IT sistēmām un darbiniekiem, kuri nestrādā augstākajā vadības līmenī, pasākumi ir tādi, ar kuriem nodrošina infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Minētie pasākumi dalībvalstīs var atšķirties.

Grozījums Nr. 30

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 31

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

novēršanā, ieguldījumiem un finanšu efektivitāti.

Grozījums Nr. 32

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) pantam pievieno šādu punktu:

„1.a Dalībvalstis var ierobežot tiesības ieviest jaunus vai grozītus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus sabiedrisko pakalpojumu līgumos, ja jaunie vai grozītie sabiedrisko pakalpojumu līgumi izjauc ekonomisko līdzsvaru starp pastāvošajiem pakalpojumiem, kurus nodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuriem ir piešķirta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai saskaņā ar 10. panta 2. punktu.

Pamatojums

Dalībvalstis var ierobežot tiesības izstrādāt jaunu vai grozītu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ja regulatīvā iestāde pierāda šāda līguma iespējamo ekonomisko ietekmi uz pakalpojumu, ko sniedz operators, kuram piešķirta brīva piekļuve.

Grozījums Nr. 33

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 2. punkts – 1. ievilkums – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu *izjaukts*, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savā

Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, *kā arī pieejamība un kvalitāte* tiktu *izjaukti*, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu

lēmumā vadās pēc iepriekš noteiktiem kritērijiem. To nosaka pēc tam, kad viena mēneša laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:

nodarbināšanas kārtības ekonomisko, sociālo un vides analīzi, tostarp analīzi par nodarbinātības situāciju un apstākļiem, un savā lēmumā vadās pēc iepriekš noteiktiem kritērijiem.

Novērtējot, vai tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, ņem vērā tāds iepriekš noteiktus kritērijus kā jebkura sabiedrisko pakalpojumu līgumā iekļautā pakalpojuma ienesība, kā arī radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķirusi līgumu, pasažieru pieprasījums, biļešu cenas, biļešu tirdzniecības organizācija, pieturu atrašanās vietas un skaits, piedāvātā jaunā pakalpojuma laika grafiks un biežums, un šos kritērijus nosaka 55. pantā minētā regulatīvā iestāde saskaņā ar šā panta 4. punktā paredzētajiem īstenošanas pasākumiem. Novērtējumā parāda, vai tiktu ietekmēta saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu sniegto pakalpojumu dzīvotspēja. Uzskata, ka līdzsvars ir izjaukts tad, ja var pierādīt, ka, nodrošinot saprātīga līmeņa kvalitāti, minēto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas ekonomiskais pamatojums tiktu apdraudēts.

Saskaņā ar šādu novērtējumu un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu dalībvalstis var atļaut, grozīt vai atteikt piekļuves tiesības prasītajam pasažieru pārvadājumu pakalpojumam atbilstoši ekonomiskajai analīzei, Savienības tiesību aktiem un līdztiesības un nediskriminācijas principiem. Regulatīvā iestāde vai iestādes to nosaka pēc tam, kad viena mēneša laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:

Pamatojums

Kritēriji, ar kuriem nosaka ekonomisko līdzsvaru, ir jāprecizē detalizētāk. Teksta pamatā ir

Grozījums Nr. 34

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13.a pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis **var prasīt**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, tiešās satiksmes biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. Ja šāda sistēma ir izveidota, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

Grozījums

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis **pieprasa**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, tranzīta biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. Ja šāda sistēma ir izveidota, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

Grozījums Nr. 35

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

15. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Direktīvas 15. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

„1. Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai uzraudzītu tehniskos, ekonomiskos un darba nosacījumus un tirgus tendences Savienības dzelzceļa transportā.”

Grozījums Nr. 36

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7.b punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

19. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Direktīvas 19. pantu groza šādi:

(a) punktu d) aizstāj ar šādu:

„(d) nav atzītas par vainīgām sociālās vai darba tiesībās noteiktu pienākumu nopietnā vai atkārtotā neizpildē, tostarp ar darba drošības un veselības aizsardzības tiesību aktiem un koplīgumiem noteiktu pienākumu neizpildē, kā arī ar muitas tiesībās noteikto pienākumu neizpildē gadījumos, kad uzņēmums vēlas veikt pārrobežu kravas pārvadājumus, kuriem piemērojamas muitas procedūras;”

(b) pievieno šādu punktu:

„(e) ir apņēmušās piemērot koplīgumus, kas ir vispārēji piemērojami vai parasti tiek izmantoti attiecīgajā nozarē saskaņā ar spēkā esošo praksi dalībvalstīs, kurās uzņēmums paredz veikt darbību.”

Grozījums Nr. 37

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8. punkts

Direktīva 2012/34/ES

38. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

„4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, tas informē

„4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, tas informē

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

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

Grozījums Nr. 38

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 1. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Novērtējumā ņem vērā sociālo partneru viedokļus, kurus tie pāduši attiecīgajā Savienības sociālā dialoga komitejā.

Grozījums Nr. 39

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8. punkts

PE513.018v02-00

94/113

RR\1016315LV.doc

Direktīva 2012/34/ES
63. pants – 1. punkts – 2.a ievilkums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Līdz 2020. gadam Komisijai ir jāizpēta, vai valstu darba tirgu organizācija nekavē turpmāku tirgus atvēršanu un integrāciju, kā arī nekaitē klientiem sniegto pakalpojumu kvalitātei. Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina jaunus likumdošanas pasākumus, lai visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Grozījums Nr. 40

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 9. punkts

Direktīva 2012/34/ES

63. pants – 1. punkts – 2.b ievilkums (jauns)

Spēkā esošais teksts

Grozījums

Komisija ne vēlāk kā ...* novērtē tās ietekmi uz dzelzceļa nozares darbinieku darba tirgus attīstību. Komisija attiecīgā gadījumā ierosina vilciena personāla sertifikācijas pasākumus.

**** OV: lūgums ievietot datumu: 18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.***

Grozījums Nr. 41

Direktīvas priekšlikums

2. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus

savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. ***Komisija minētos paziņojumus apkopo reizi gadā un nosūta šo kopsavilkumu Eiropas Parlamentam un Padomei visās darba valodās.***

Grozījums Nr. 42

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

1. Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. ***Direktīvu trīs mēnešos pēc tās stāšanās spēkā konsolidē ar tās grozīto direktīvu.***

PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību		
Atsauces	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 7.2.2013		
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	EMPL 7.2.2013		
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Izskatīšana komitejā	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Pieņemšanas datums	18.11.2013		
Galīgais balsojums	+: –: 0:	32 7 3	
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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, Ádám 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		
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Marita Ulvskog		

28.10.2013

REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Joachim Zeller*

ĪSS PAMATOJUMS

Atzinuma sagatavotājs atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu uzlabot dzelzceļa transporta kvalitāti un efektivitāti Eiropā, samazinot birokrātisko slogu un atvieglojot piekļuvi tirgum, tādējādi veicinot iekšējā dzelzceļa tirgus izveidi. Tomēr iesaistītās personas reģionos, piemēram, reģionālās transporta apvienības, plašās apspriedēs vairākkārt pauda kritiku par to, ka biežie un būtiskie grozījumi tiesību aktos vai to pārskatīšana neveicina stabilu un uzticamu tiesisko regulējumu.

Komisijas priekšlikumā stingri nošķirt infrastruktūru un transportu nav ņemta vērā to daudzo mazo un vidējo dzelzceļa infrastruktūru (piemēram, vietējo dzelzceļu, vēsturisko dzelzceļu, šaursliežu dzelzceļu, ostu vai kalnrūpniecības dzelzceļu) īpašā situācija, kuras lielākoties ir veidotas kā integrēti uzņēmumi, taču tām nav stratēģiskas nozīmes Eiropas dzelzceļa tirgū. Stingrs nošķīrums šādos uzņēmumos, kuros parasti strādā mazāk nekā 50 darbinieki, pats par sevi radītu ievērojamas papildu organizatoriskās un darbības izmaksas, jo tas izraisītu darbinieku struktūru pārklāšanos. Ņemot vērā, ka reģionālo dzelzceļa infrastruktūru ekonomiskā situācija parasti ir sarežģīta, tas varētu apdraudēt minēto dzelzceļa infrastruktūru eksistenci.

Atzinuma sagatavotājs atzinīgi vērtē infrastruktūras pārvaldītāja pilnvaru stiprināšanu, kā arī koordinācijas komiteju izveidi šāda infrastruktūras pārvaldītāja pienākumu pārraudzībai. Šajā saistībā ir jānodrošina, ka iestādes tiek iesaistītas nevis tikai „attiecīgā gadījumā”, bet sistemātiski. Turpinot šo stiprināšanas procesu, ir jānodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāji norīkotu kompetentas kontaktpersonas, kas sadarbotos ar vietējām un reģionālajām iestādēm. Turklāt atzinuma sagatavotājs atbalsta Komisijas priekšlikumu infrastruktūras pārvaldītāja sadarbībai Eiropas tīklā, lai īstenotu Viseiropas transporta tīklu, kas ir būtiski svarīgi ar pārrobežu transporta darbībām saistīto problēmu risināšanai.

Atzinuma sagatavotājs arī atbalsta regulatīvo iestāžu pilnvaru pastiprināšanu. Tomēr vietējām

un reģionālajām iestādēm ir jānodrošina samērīgs termiņš pieprasījuma iesniegšanai par pakalpojuma ekonomiskā līdzsvara trūkuma novērtējuma pārbaudi.

Atzinuma sagatavotājs atzinīgi vērtē priekšlikumu infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus izmantot tikai savas darbības finansēšanai. Ja ir tādi dividenžu maksājumi, kas vēl jāveic, būtu jānosaka to apmērs. Dividenžu maksājumi, kas ir līdzvērtīgi peļņas pārvedumiem, nebūtu jāatļauj. Nav samērīgi, ka aizdomas par noteikumu pārkāpumiem jau izraisa sankcijas un ierobežo piekļuvi tirgum. Tūlītēja uzņēmuma izslēgšana uz aizdomu pamata būtu sodīšana pirms pārkāpuma faktiskās izdarīšanas, un tas kaitētu konkurencei. Arī vadošā personāla maiņas aizliegums starp infrastruktūras pārvaldītājiem un transporta uzņēmumiem saistītajos uzņēmumos nesamērīgi ierobežo uzņēmumus un to darbiniekus. Turklāt tas ir arī nepraktiski, jo izraisītu būtisku zinātības un gadiem ilgas profesionālās pieredzes zaudējumu.

Reģioni bieži ziņo par biļešu sistēmas koordinācijas problēmām starp dzelzceļa uzņēmumiem un attiecīgajām vietējām iestādēm, jo īpaši izveidoto dzelzceļa uzņēmumu apkalpotajās dzelzceļa stacijās. Saskaņota biļešu sistēma uz konkurenci vērstā tirgū veicina tirgus atvērību. Pienākums līdzdarboties valsts informācijas sistēmā var veicināt sabiedriskā transporta pievilcību. Vietējām un reģionālajām iestādēm jābūt iesaistītām šajā sistēmā.

GROZĪJUMI

Reģionālās attīstības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums

14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

(14) Tiesību nodrošināšana Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, var ietekmēt to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un finansējumu, kas tiek sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot šādas piekļuves tiesības, ja tās izjauktu minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru *vai pasliktinātu to nodrošināto pakalpojumu kvalitāti* un ja apstiprinājumu devusi

attiecīgā regulatīvā iestāde.

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums 18.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Lai noteiktu, vai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu sniegtā pakalpojuma kvalitāte tiek ietekmēta ar brīvās piekļuves režīmā sniegtu pakalpojumu tajā pašā tīklā, regulatīvajām iestādēm jo īpaši būtu jāņem vērā ietekme uz tīklu, pārsēšanās iespēju saglabāšana un precizitāte.

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 1. pants – 3. punkts Direktīva 2012/34/ES 7. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Uz vertikāli integrētiem uzņēmumiem, kuri iesaistās īpašos ieguldījumu projektos saskaņā ar šīs direktīvas 32. panta 3. punktu un kuru attiecīgie pakalpojumi tieši konkurē ar citiem pārvadājumu veidiem, neattiecina 7. panta un 7.a–7.c. panta noteikumus.

Pamatojums

Uz īpašiem ieguldījumu projektiem, kuri kļūst rentabli tikai ilgtermiņā, nebūtu jāattiecina 7. pants un 7.a–7.c. pants.

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums 1. pants – 4. punkts Direktīva 2012/34/ES 7.a pants – 3. punkts

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

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

Pamatojums

Peļņas pārveduma aizliegums būtu jānosaka vēl skaidrāk. Ja ir tādi dividenžu maksājumi, kas vēl jāveic, būtu jānosaka to apmērs. Dividenžu maksājumi, kas ir līdzvērtīgi peļņas pārvedumiem, nebūtu jāatļauj.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.b pants – 3. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

3. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt uzraudzības padomei, kura sastāv no vertikāli integrēta uzņēmuma galīgo īpašnieku pārstāvjiem ***un attiecīgo vietējo un reģionālo iestāžu pārstāvjiem, ja tie jau nav pārstāvēti.***

Pamatojums

Vietējās un reģionālās iestādes ir nozīmīgi dzelzceļa sistēmas dalībnieki. Tādēļ tās būtu jāiesaista infrastruktūras pārvaldītāja, kurš atrodas dabiskā monopolstāvoklī, lēmumu pieņemšanas un uzraudzības padomēs. Minētās iestādes ir saikne starp uzņēmējiem un gala lietotājiem, kuru vajadzības tās pārzina pietiekami labi.

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.b pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

5. Infrastruktūras pārvaldītājam ir pašam savs personāls, un tas atrodas atsevišķās telpās no citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām. Piekluvi informācijas sistēmām aizsargā, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību. Iekšējie noteikumi vai darba līgumi nepārprotami ierobežo kontaktus ar citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām līdz oficiālai saziņai saistībā ar infrastruktūras pārvaldītāja funkcijām, kas tiek veiktas arī saistībā ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ārpus vertikāli integrētā uzņēmuma. Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta c) apakšpunktā, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama. ***Tomēr attiecīgo darbinieku pienākums saskaņā ar komercietību noteikumiem ir neizpaust***

vienībām.

ar savām iepriekšējām darbībām saistītos komercnoslēpumus.

Pamatojums

Ir nesamērīgi un konstitucionālo tiesību ziņā apšaubāmi šādā apmērā ierobežot viena uzņēmuma darbinieku iekšējo mobilitāti. Nogaidīšanas periodi un informācijas pieejamības ierobežošana ir pietiekami līdzekļi, lai novērstu nevēlamu sensitīvas informācijas apmaiņu starp meitasuzņēmumiem. Pretējā gadījumā tiktu izraisīts ievērojams zinātības un profesionālās pieredzes zudums.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.b pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.c pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

Ņemot vērā subsidiaritātes principu un faktiskos dzelzceļa sistēmas uzdevumus, ir nepieciešama iesaiste vietējā līmenī.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.c pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

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

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

(c) prasību, kas noteiktas 7.a un 7.b pantā, izpilde nav pietiekama, lai

Grozījums

svītrots

nodrošinātu vienādus noteikumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un novērstu konkurences traucējumus dalībvalstī, kurā attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs ir reģistrēts.

Pamatojums

Ja nav iesniegts pieprasījums par neatkarības pārbaudi vai Komisija vēl nav pieņēmusi lēmumu par pieprasījumu, tad, kā pieņemts tiesiskajās attiecībās, pagaidām netiek piemērotas nekādas sankcijas. Sankcijas tikai uz aizdomu pamata par noteikumu pārkāpumu ir nesamērīgas. Informācijas trūkuma gadījumā pietiek ar parastajiem līgumpārkāpumu procedūras instrumentiem. Tūlītēja uzņēmuma izslēgšana uz aizdomu pamata būtu sodīšana pirms pārkāpuma faktiskās izdarīšanas, un tas kaitētu konkurencei.

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Pamatojums

Reģionālās un vietējās iestādes ir būtiski transporta politikas dalībnieki, tāpēc tās ir jāiesaista sistemātiski, nevis tikai „attiecīgā gadījumā”. Šā iemesla dēļ tām ir jābūt koordinācijas komitejā.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

3. Koordinācijas komiteja izveido reglamentu, tostarp, jo īpaši, noteikumus par dalību sanāksmēs un to biežumu, kam jābūt vismaz reizi ceturksnī, ***kā arī noteikumus par regulāru apspriešanos ar preču un pasažieru transporta pakalpojumu lietotāju pārstāvjiem, kam jānotiek vismaz reizi gadā.*** Ziņojumu par koordinācijas komitejas apspriedēm katru gadu iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam, dalībvalstij, attiecīgajai regulatīvajai iestādei un Komisijai ar norādi par komitejas locekļu attiecīgajām nostājām.

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.d pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Infrastruktūras pārvaldītājs no savu darbinieku vidus ieceļ pārstāvi, kurš ir atbildīgs par attiecībām ar vietējām un reģionālajām iestādēm. Minētais pārstāvis infrastruktūras pārvaldītāja vārdā sniedz atbildes uz vietējo vai reģionālo pašvaldību pieprasījumiem piecu dienu laikā.

Pamatojums

Infrastrukturā pārvadātāja pilnvaru stiprināšana jāveic atbildīgāk, iesaistoties starptautiskajā, kā arī vietējā līmenī, izmantojot infrastruktūras pārvadātāju tīklu. Infrastrukturā pārvadātājam kā vietējo un reģionālo pašvaldību galvenajam kontaktpunktam jāspēj ātri atbildēt uz to pieprasījumiem.

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

1. Dalībvalstis **divu gadu laikā pēc šīs direktīvas īstenošanas prasa** infrastruktūras **pārvadātājiem piedalīties un sadarboties** tīklā nolūkā izstrādāt Savienības dzelzceļu infrastruktūru, jo īpaši, lai nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu Eiropas transporta tīkla izveidi, ietverot pamattīkla koridorus, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plānu, kas noteikts Lēmumā 2012/88/ES, **kā arī nodrošināt efektīvu reģionālo pārrobežu sadarbību dzelzceļa satiksmē.**

Pamatojums

Eiropas infrastruktūras pārvadātāju tīkls ļauj risināt pārrobežu transporta pakalpojumu problēmas attiecīgajā līmenī. Jāiesaista arī vietējās pašvaldības.

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 4. punkts

Direktīva 2012/34/ES

7.e pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Komisija **vajadzības gadījumā** var sagatavot tiesību aktu priekšlikumus ar mērķi uzlabot sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir tīkla dalībnieki.

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – a) apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 6. punkts – b) apakšpunkts

Direktīva 2012/34/ES

11. pants – 2. punkts – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu

Grozījums

Lai noteiktu, vai sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu

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

izjaukts, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savā lēmumā vadās pēc iepriekš noteiktiem kritērijiem, **ņemot vērā brīvās piekļuves režīmā sniegto pakalpojumu kopējo ietekmi**. To nosaka pēc tam, kad **divu mēnešu** laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES

13.a pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis **var prasīt**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, **tiešās satiksmes** biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. **Ja šāda sistēma ir izveidota**, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija.

Grozījums

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis **pieprasa**, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus, piedalītos vienotā informācijas un integrētā biļešu sistēmā attiecībā uz biļešu, **tranzīta** biļešu iegādi un rezervāciju vai izlemtu pilnvarot kompetentās iestādes, lai tās varētu izveidot šādu sistēmu. **Veidojot šādu sistēmu**, dalībvalstis nodrošina, ka tā nerada tirgus traucējumus vai nediskriminē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un ka to pārvalda publiska vai privāta juridiska vienība vai visu to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, asociācija. **Vietējo un reģionālo iestāžu pārstāvji ir šādas juridiskās vienības vai asociācijas daļa un pilnībā piedalās tās lēmumu pieņemšanā.**

Pamatojums

Reģioni bieži ziņo par problēmām saistībā ar biļešu pārdošanas sistēmām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzturētajās stacijās. Reģionu mērķis ir biļešu pārdošanas sistēmas

saskaņošana konkurētspējīgā tirgū. Pienākums iesaistīties valsts informācijas sistēmas pārvaldē var padarīt sabiedrisko transportu pievilcīgāku. Vietējām iestādēm ir jāiesaistās šīs sistēmas pārvaldības iestāžu darbā.

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8. punkts

Direktīva 2012/34/ES

38. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

„4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes ne mazāk kā **12** mēnešus pirms tā kustības grafika stāšanās spēkā, uz kuru attiecas infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, ka jebkura kompetentā iestāde, kas piešķirusi sabiedrisko dzelzceļa pakalpojumu līgumā definētu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu minētajā maršrutā, jebkura cita ieinteresēta kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, un visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutā, tiek informēti bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā piecu dienu laikā.”

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 8.a punkts (jauns)

Direktīva 2012/34/ES

56. pants – 1. punkts– h un i apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***8.a Direktīvas 56. panta 1. punktam
pievieno šādus apakšpunktus:***

„(h) plānotu tehnisko apkopi;

(i) neplānotiem apkopes darbiem.”

PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību
Atsauces	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 7.2.2013
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	REGI 7.2.2013
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Joachim Zeller 19.2.2013
Pieņemšanas datums	14.10.2013
Galīgais balsojums	+: 29 –: 0 0: 3
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Edvard Kožušnik, Ivana Maletić

PROCEDŪRA

Virsraksts	Grozījumu izdarīšana Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību			
Atsauces	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Datums, kad to iesniedza EP	30.1.2013			
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 7.2.2013			
Komiteja(-s), kurai(-ām) ir lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu Lēmuma datums	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Referents(-e/-i/-es) Iecelšanas datums	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Izskatīšana komitejā	8.7.2013	14.10.2013		
Pieņemšanas datums	17.12.2013			
Galīgais balsojums	+: -: 0:	27 12 6		
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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			
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérubi			
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Ivo Strejček			
Iesniegšanas datums	21.1.2014			