|  |  |
| --- | --- |
| Eiropas Parlaments2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

Sesijas dokuments

<NoDocSe>A8-0371/2016</NoDocSe>

<Date>{07/12/2016}7.12.2016</Date>

<RefProcLect>\*\*\*II</RefProcLect>

<TitreType>IETEIKUMS OTRAJAM LASĪJUMAM</TitreType>

<Titre>par Padomes nostāju pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību</Titre>

<DocRef>(11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Transporta un tūrisma komiteja</Commission>

Referents: <Depute>*David-Maria Sassoli*</Depute>

PR\_COD\_2app

|  |
| --- |
| 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 |
| **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās**Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā. **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.**Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ▌ vai pārsvītro. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrojot aizstāto tekstu. Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti. |

SATURA RĀDĪTĀJS

Lpp.

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS 5

PASKAIDROJUMS 7

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA 10

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par Padomes nostāju pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

(11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: otrais lasījums)

*Eiropas Parlaments*,

– ņemot vērā Padomes nostāju pirmajā lasījumā (11199/1/2016 – C8-0426/2016),

– ņemot vērā pamatotos atzinumus, kurus saskaņā ar 2. protokolu par subsidiaritātes un proporcionalitātes principu piemērošanu iesniedza Francijas Senāts, Lietuvas parlaments, Luksemburgas 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 atzinumu[[1]](#footnote-1),

– ņemot vērā Reģionu komitejas 2013. gada 8. oktobra atzinumu[[2]](#footnote-2),

– ņemot vērā Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā[[3]](#footnote-3) attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0029),

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 7. punktu,

– ņemot vērā Reglamenta 76. pantu,

– ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumu otrajam lasījumam (A8-0371/2016),

1. apstiprina Padomes nostāju pirmajā lasījumā;

2. konstatē, ka akts ir pieņemts saskaņā ar Padomes nostāju;

3. uzdod priekšsēdētājam parakstīt aktu kopā ar Padomes priekšsēdētāju saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 297. panta 1. punktu;

4. uzdod ģenerālsekretāram parakstīt aktu pēc tam, kad ir notikusi pārbaude, ka ir pienācīgi ievērotas visas procedūras, un pēc saskaņošanas ar Padomes ģenerālsekretāru nodrošināt tā publicēšanu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*;

5. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

PASKAIDROJUMS

1. Ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes tirgus pīlārs

Ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes tirgus pīlāru veido trīs tiesību aktu priekšlikumi:

1. priekšlikums grozīt Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību;

2. priekšlikums grozīt Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu;

3. priekšlikums atcelt Regulu (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos.

2. Komisijas priekšlikums grozīt Direktīvu 2012/34/ES

Šim tiesību akta priekšlikumam, ko dēvē arī par “Pārvaldības direktīvu”, ir šādi konkrēti mērķi:

a) iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu atvēršana ar mērķi pastiprināt konkurences spiedienu uz iekšzemes dzelzceļa tirgiem, lai palielinātu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu apjomu un uzlabotu kvalitāti. Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un dzelzceļa starptautiskajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem tirgi ir atvērti konkurencei attiecīgi kopš 2007. gada un 2010. gada līdz ar iepriekšējo dzelzceļa nozares tiesību aktu pakešu pieņemšanu. Priekšlikums jāskata līdztekus ierosinātajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 1370/2007, un tā mērķis šajā kontekstā ir palielināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumu publiskā finansējuma efektivitāti;

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

Šīm izmaiņām būtu jāpaaugstina konkurences līmenis, jānodrošina finanšu pārredzamība un taisnīgi finansēšanas nosacījumi. Ar vienlīdzīgu piekļuvi tirgum un arvien pieaugošu operatoru skaitu būtu galu galā jārada jauna uzņēmējdarbības aktivitāte un jāveicina pārvadājumu pieaugums. Lielākai konkurencei un tirgus dalībnieku specializācijai arī vajadzētu pozitīvi ietekmēt produktivitāti un efektivitāti un radīt apjomīgākus ieguldījumus dzelzceļa transporta infrastruktūrā.

Sabiedrisko pakalpojumu līgumu “atvērtas piekļuves” un konkursa procedūras apvienojumam būtu jārada iespēja turpināt tirgus atvēršanu, kas jau ir panākta kravu un starptautiskajā pasažieru tirgū un ko apstiprina labvēlīga attīstība kravu pārvadājumu tirgū, kurā tirgus atvēršanas rezultātā ir palielinājusies dzelzceļa tirgus daļa.

Lielākai konkurencei būtu jāuzlabo dzelzceļa transporta pievilcīgums un jāuzlabo nozares reaģēšanas spēja uz klientu vajadzībām, ļaujot dzelzceļa operatoriem konkurēt ar citiem transporta veidiem. Pasažieru ātrgaitas pārvadājumu turpmākai attīstībai būtu dzelzceļš jāpadara konkurētspējīgāks, palielinot tā tirgus daļu un veicinot ar klimata pārmaiņām saistīto mērķu sasniegšanu.

Dzelzceļa darbības pieaugumam būtu arī jāpalielina ne tikai pieprasījums pēc kvalificētiem dzelzceļa darbiniekiem un dzelzceļa pārvadājumu iekārtu operatoriem, bet arī pieprasījums pēc ritošā sastāva, tādējādi radot jaunas darba vietas dzelzceļa rūpniecībā.

3. Iestāžu sarunas

Pēc tam, kad 2014. gada 26. februārī bija pieņemta Parlamenta nostāja pirmajā lasījumā, laikposmā no 2015. gada oktobra līdz 2016. gada aprīlim Luksemburgas un Nīderlandes Padomes prezidentūru laikā notika iestāžu sarunas (ar mērķi panākt agrīnu vienošanos otrajā lasījumā). Pēc sešām trialoga kārtām Parlamenta sarunu grupa 2016. gada 19. aprīlī panāca vienošanos ar Padomes prezidentūru.

Vienošanās teksts tika iesniegts Transporta un tūrisma komitejai (TRAN) un apstiprināts 2016. gada 12. jūlijā. Pamatojoties uz komitejas apstiprinājumu, TRAN komitejas priekšsēdētājs vēstulē Pastāvīgo pārstāvju komitejai (*COREPER* I) norādīja, ka viņš ieteiks Padomes nostāju pirmajā lasījumā plenārsēdē apstiprināt bez grozījumiem, ja tā būs saskaņā ar vienošanos, kas panākta starp abām iestādēm. Pēc juridiskās un lingvistiskās pārbaudes Padome 2016. gada 17. oktobrī pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar vienošanos.

4. Eiropas Parlamenta galvenie sasniegumi

Parlamenta loma bija izšķiroša, lai ar Padomi panāktu vispārēju vienošanos, kuras mērķis ir nodrošināt objektivitāti un neatkarību no infrastruktūras pārvaldītājiem un atvērt dzelzceļa transporta tirgu. Konkrētāk, Parlamenta sasniegumi bija šādi:

 tika ieviesti drošības mehānismi, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāti un neatkarību, nostiprinot noteikumus attiecībā uz dubultmandātiem, būtiskām funkcijām, satiksmes pārvaldību un apkopes plānošanu, infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodošanu ārpakalpojumā un dalīšanu, finanšu pārredzamību;

 dalībvalstīm būtu jāizveido valsts sistēma interešu konfliktu novērtēšanai. Šajā sistēmā regulatīvajām iestādēm būtu jāņem vērā jebkādas personīgās finanšu, ekonomiskās vai profesionālās intereses, kas varētu neatbilstīgi ietekmēt infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāti;

 tika paredzēti īpaši noteikumi, kas reglamentē pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu piekļuvi Savienības dzelzceļa infrastruktūrai, lai attīstītu pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgu un veicinātu tā konkurētspēju pasažieru interesēs; šie jaunie 11.a pantā izklāstītie noteikumi nosaka, ka pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu piekļuve ir atkarīga tikai no regulatīvās iestādes prasībām, kas pieņemtas saskaņā ar šā panta prasībām. Referents norāda uz apstākli, kas izriet no 11.a panta, proti, dalībvalstis nedrīkst ierobežot pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu piekļuvi Savienības dzelzceļa infrastruktūrai saskaņā ar 11. panta 1. punktu.

 sociālajos jautājumos: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas iesniedz licences pieteikumu, vai par tā pārvaldību atbildīgās personas nedrīkst būt notiesātas par smagiem pārkāpumiem, kuri izriet no saistībām, kas rodas no saistošiem koplīgumiem; Komisijai būtu arī jāizvērtē, vai ir nepieciešami normatīvi akti par vilcienu personāla sertifikāciju;

 tika izveidoti obligāti koordinēšanas mehānismi starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem;

 tika nostiprināta Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla nozīme, tostarp mehānismi, kas nodrošina pārvaldītāju snieguma salīdzināšanu;

 tika pastiprinātas regulatīvo iestāžu pilnvaras un tika izveidots sadarbības mehānisms divu vai vairāku regulatīvo iestāžu lēmumu koordinācijai attiecībā uz starptautiskiem dzelzceļa pakalpojumiem vai divu valstu infrastruktūru;

 par prioritāti tika izvirzīta kopēju informācijas un tranzīta biļešu sistēmu tirgus attīstība, lai sekmētu efektīvākus multimodālos un pārrobežu pasažieru pārvadājumus; Komisija pārrauga dzelzceļa tirgus norises saistībā ar šādu sistēmu ieviešanu un līdz 2022. gadam iesniegs ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, vajadzības gadījumā pievienojot tiesību aktu priekšlikumus.

5. Ieteikums

Tā kā Padomes pirmā lasījuma nostāja ir saskaņā ar vienošanos, kas panākta iestāžu sarunās, referents iesaka to apstiprināt bez grozījumiem.

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS 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** | 11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD) |
| **1. lasījuma datums EP – P numurs** | 26.2.2014                     T7-0147/2014 |
| **Komisijas priekšlikums** | COM(2013)0029 - C7-0025/2013 |
| **Datums, kad plenārsēdē paziņoja par Padomes nostājas saņemšanu pirmajā lasījumā** | 27.10.2016 |
| **Atbildīgā komiteja**       Datums, kad paziņoja plenārsēdē | TRAN27.10.2016 |  |  |  |
| **Referenti**       Iecelšanas datums | David-Maria Sassoli13.10.2014 |  |  |  |
| **Aizstātie referenti** | David-Maria Sassoli |  |  |  |
| **Izskatīšana komitejā** | 10.11.2016 |  |  |  |
| **Pieņemšanas datums** | 5.12.2016 |  |  |  |
| **Galīgais balsojums** | +:–:0: | 31140 |
| **Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle |
| **Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg |
| **Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā** | Jeroen Lenaers |
| **Iesniegšanas datums** | 7.12.2016 |

1. OV C 327, 12.11.2013., 122. lpp. [↑](#footnote-ref-1)
2. OV C 356, 5.12.2013., 92. lpp. [↑](#footnote-ref-2)
3. Pieņemtie teksti, P7\_TA(2014)0147. [↑](#footnote-ref-3)