



Briselē, 2015. gada 1. oktobrī
(OR. en)

12243/15

Starpiestāžu lietas:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepri. dok. Nr.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
K-jas dok. Nr.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Temats:	Ceturtais dzelzceļa tiesību aktu pakete: Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu – vispārēja pieeja

I. Ievads

Komisija 2013. gada 30. janvārī nāca klajā ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi, ko veido seši tiesību aktu priekšlikumi, kuru mērķis ir novērst atlikušos šķēršļus, kas traucē pabeigt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi un tādējādi palīdzēt palielināt dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaru ES iekšējā transportā.

Konkrētāk – šīs tiesību aktu paketes galvenais mērķis ir uzlabot dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti, likvidējot atlikušos tiesiskos, institucionālos un tehniskos šķēršļus un veicinot dzelzceļa nozares veiktspēju un konkurētspēju.

Šo tiesību aktu paketi var sadalīt divos pīlāros – "tehniskajā" un "tirgus" pīlārā.

Vienošanos par tehnisko pīlāru ar Eiropas Parlamentu panāca 2015. gada jūnijā. Saistībā ar tirgus pīlāru patlaban Padomē tiek apspriesti divi Komisijas priekšlikumi – Priekšlikums direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību ("Pārvaldības direktīva"), un Priekšlikums regulai, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu ("Sabiedrisko pakalpojumu saistību (SPS) regula").

II. Darbs Padomes struktūrās

Ar tirgus pīlāru saistīto triju Komisijas priekšlikumu izskatīšana Sauszemes transporta jautājumu darba grupā sākās 2014. gada jūlijā. Itālijas prezidentūras laikā notika politikas debates un tika pieņemts progresa ziņojums. Latvijas prezidentūras laikā notika papildu politikas debates un tika pieņemts otrs progresa ziņojums.

2015. gada jūlijā prezidentvalsts Luksemburga darba grupai iesniedza savus kompromisa priekšlikumus par Pārvaldības direktīvu un SPS regulu. Tos izskatīja darba grupas sanāksmēs 9., 16. un 23. jūlijā, kā arī 8., 10., 16., 17. un 22. septembrī.

Pastāvīgo pārstāvju komiteja pārskatītos prezidentvalsts kompromisa priekšlikumus izskatīja 30. septembrī. Minētajā sanāksmē tika atrisināta lielākā daļa atlikušo jautājumu. Tomēr divi jautājumi vēl joprojām nav atrisināti. Prezidentvalsts ņēma vērā delegāciju komentārus un ierosina, lai pārskatītos tekstus izskatītu ministri.

Izmaiņās šā ziņojuma pielikumos salīdzinājumā ar ziņojumu, kas tika iesniegts Pastāvīgo pārstāvju komitejai, ir norādītas **pasvītrotā treknrakstā** un ar [...].

Visām delegācijām ir izpētes atruna par minētajām izmaiņām. UK saglabā arī parlamentāras izpētes atrunu.

III. Neatrisināti jautājumi

Prezidentvalsts ir ņēmusi vērā ar abiem tekstiem saistītos komentārus, ar kuriem Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē nāca klajā vairākas dalībvalstis un kuri attiecas uz pārejas posmiem. Prezidentvalsts uzskata, ka tās kompromisa variants attiecībā uz šo jautājumu ir labi līdzsvarots, jo dažas dalībvalstis vēlas ilgākus pārejas posmus, savukārt citas vēlētos tos saīsināt. Jebkurā gadījumā šo jautājumu, visticamāk, apspriedīs sarunās ar Eiropas Parlamentu.

Pēc diskusijām Pastāvīgo pārstāvju komitejā prezidentvalsts uzskata, ka par abiem turpmāk izklāstītajiem punktiem ir jālemj ministriem, lai par abām lietām panāktu vispārēju pieeju.

Pārvaldības direktīva

Pārvaldības direktīvas un SPS regulas saskaņotība – 10. panta 2. punkts

Pastāvīgo pārstāvju komitejā viena delegācija iesniedza priekšlikuma tekstu ar mērķi nodrošināt tiesisko noteiktību attiecībā uz iespējami pretrunīgiem noteikumiem Pārvaldības direktīvā un SPS regulā attiecībā uz principu par brīvu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai. Šo priekšlikuma tekstu atbalstīja vairākas citas delegācijas. Tomēr citas delegācijas izteica spēcīgas bažas par to, ka šāds priekšlikums radītu negodīgus konkurences apstākļus, tādējādi apdraudot līdzsvaru starp SPS regulu un Pārvaldības direktīvu.

Pēc minētajām diskusijām prezidentvalsts iesniedza dažus kompromisa priekšlikumus, lai kļiedētu bažas, kuras Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē uzstājoties bija paudušas minētās delegācijas. Viens grozījums tika izdarīts Pārvaldības direktīvas 10. panta 2. punktā, un turpmāki skaidrojumi tika iekļauti atbilstošā apsvērumā. Minētie grozījumi ir atspoguļoti I pielikuma tekstā.

SPS regula

Pagaidu atkāpe izņēmuma apstākļos – 5. panta 3.a punkts

Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē viena delegācijas ierosināja dažus grozījumus prezidentvalsts teksta 5. panta 3.a punktā. Ar minēto noteikumu tiek ieviests pagaidu izņēmums ar septiņu gadu termiņu, un šā izņēmuma mērķis ir risināt to dalībvalstu gadījumu, kuras parasti piešķir līgumus konkursa kārtībā, taču kuras vēlētos iespēju izņēmuma apstākļos piešķirt jaunus pakalpojumu valsts līgumus tieši. Šādi izņēmuma apstākļi ir uzskaitīti minētajā noteikumā.

Daži no grozījumiem, ko ierosināja minētā delegācija, ir iekļauti prezidentvalsts priekšlikuma tekstā II pielikumā, ar kuru arī iepazīstināja Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē.

IV. Noslēgums

Padome tiek aicināta izskatīt šā ziņojuma pielikumā izklāstītos tekstus, atrisināt atlikušos jautājumus un 2015. gada 8. oktobra sanāksmē pieņemt vispārēju pieeju par abiem tekstiem.

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

1. pants

Direktīvu 2012/34/ES groza šādi.

-1. direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"3. Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. un 13. pantu un IV nodaļu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:";

aa) pievieno jaunu 3.a punktu:

"3.a Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d un 8. pantu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

nelielas intensitātes vietējām satiksmes līnijām, kuru garums nepārsniedz 100 km un kuras izmanto kravu pārvadājumiem starp galveno līniju un sūtījumu sākuma un galapunktiem, kuri atrodas pie šīm līnijām, ar noteikumu, ka šīs līnijas pārvalda struktūras, kas nav galvenais infrastruktūras pārvaldītājs, un ka tās vai nu a) izmanto viens kravu operators, vai b) būtiskās funkcijas veic iestāde, ko nekontrolē neviens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums[...].

Gadījumā, ja ir tikai viens kravu operators, dalībvalstis to var arī atbrīvot no IV nodaļas piemērošanas tik ilgi, kamēr jaudas piešķiršanu nepieprasa cits pieteikuma iesniedzējs. Šo noteikumu tāpat var piemērot, ja līniju ierobežotā apmērā izmanto arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Dalībvalstis informē Komisiju par savu nodomu šādām līnijām nepiemērot 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d un 8. pantu.";

ab) pievieno jaunu 3.b punktu:

"3.b Direktīvas 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d. pantu dalībvalstis var nepiemērot attiecībā uz:

nelielas intensitātes reģionāliem satiksmes tīkliem, ko pārvalda struktūra, kas nav galvenais infrastruktūras pārvaldītājs, un ko izmanto reģionālas nozīmes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu veikšanai, kurus sniedz viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nav dalībvalsts vadošais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, tik ilgi, kamēr netiek pieprasīta jaudas piešķiršana saistībā ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem minētajā tīklā, un ar noteikumu, ka attiecīgais uzņēmums ir neatkarīgs no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas veic kravu pārvadājumu pakalpojumus. Šo noteikumu tāpat var piemērot, ja līniju ierobežotā apmērā izmanto arī kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Dalībvalstis informē Komisiju par savu nodomu šādām līnijām nepiemērot 7., 7.a, 7.b, 7.c, un 7.d pantu. ";

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Neskarot 3. punktu, dalībvalstis 8. panta 3. punktu var nepiemērot vietējas un reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kurām nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā, un 7., 7.a un 7.c pantu un IV nodaļu var nepiemērot vietējas nozīmes dzelzceļa infrastruktūrām, kurām nav stratēģiskas nozīmes dzelzceļa pārvadājumu tirgus darbībā. Par savu nodomu nepiemērot noteikumus šādām dzelzceļa infrastruktūrām dalībvalstis paziņo Komisijai. Saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru Komisija, ņemot vērā attiecīgo dzelzceļa līniju garumu, to izmantošanas pakāpi un iespējamo ietekmi uz satiksmes apjomu, lemj, vai šādu dzelzceļa infrastruktūru var uzskatīt par tādu, kam nav stratēģiskas nozīmes.";

ba) iekļauj jaunu 8.a punktu:

"8.a Desmit gadus ilgā laikposmā pēc direktīvas spēkā stāšanās dienas dalībvalstis direktīvas II un IV nodaļu, izņemot 10., 13. un 56. pantu, var nepiemērot par 500 km īsākām izolētām dzelzceļa līnijām ar atšķirīgu sliežu platumu nekā galvenajam iekšzemes tīklam, kuras nodrošina savienojumu ar trešo valsti, uz ko neattiecas ES tiesību akti dzelzceļa jomā, un kurām ir cits infrastruktūras pārvaldītājs nekā galvenajam iekšzemes tīklam. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri darbojas vienīgi šādās līnijās, var atbrīvot no II nodaļas piemērošanas.

Atbrīvojumu var pagarināt uz laikposmiem, kas nepārsniedz piecus gadus. Dalībvalsts, kura ir plāno pagarināt atbrīvojumu, ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms atbrīvojuma termiņa beigām informē Komisiju par savu nodomu. Komisija pārbauda, vai joprojām ir izpildīti ar atbrīvojumu saistītie nosacījumi, kā minēts iepriekšējā daļā. Ja minētie nosacījumi nav izpildīti, Komisija saskaņā ar 62. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru pieņem lēmumu par atbrīvojuma izbeigšanu.";

c) iekļauj šādu 12. punktu:

"12. Ja saistībā ar esošu publisko un privāto partnerību, kas noslēgta pirms 2015. gada 16. jūnija, šīs partnerības privātā puse ir arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas ir atbildīgs par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā infrastruktūrā, dalībvalstis var turpināt atbrīvot šādu privāto pusi no 7., 7.a un 7.d panta piemērošanas un ierobežot tiesības uzņemt un izlaist pasažierus attiecībā uz pakalpojumiem, kurus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi veic tajā pašā infrastruktūrā, kur tiek veikti publiskās un privātās partnerības privātās puses sniegtie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.";

d) iekļauj šādu 13. punktu:

"13. Privātās infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir daļa no publiskās un privātās partnerības, kura noslēgta pirms [direktīvas spēkā stāšanās datums], un kas nesaņem publiskus līdzekļus, nepiemēro 7.d pantu – ar noteikumu, ka aizdevumi un finanšu garantijas, ar ko darbojas infrastruktūras pārvaldītājs, nesniedz tieši vai netieši labumu konkrētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.";

1. direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu: ¹

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīkla ietvaros un par līdzdalību tās attīstīšanā, kā dalībvalsts noteikusi saskaņā ar tās vispārējo politiku par infrastruktūras attīstīšanu un finansēšanu;

2.a) "dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana" ir tīkla plānošana, finanšu un ieguldījumu plānošana, kā arī infrastruktūras būvniecība un uzlabošana;

2.aa) "dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija" ir vilcienu ceļu iedalīšana, satiksmes pārvaldība un infrastruktūras maksas noteikšana"; ²

2.b) "dzelzceļa infrastruktūras apkope" ir darbi, kas paredzēti, lai saglabātu esošās infrastruktūras stāvokli un spējas;

¹ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka dzelzceļa infrastruktūru iespējams ekspluatēt atsevišķu struktūru, vertikāli integrētu uzņēmumu vai vertikāli integrētu uzņēmumu apvienojumā ar ārpakalpojumiem ietvaros.

² Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija ietver kontroli, vadību un signalizāciju. Tiks iekļauts apsvēruma, kurā precizēs, ka šajā sakarībā būtu jānodrošina, lai infrastruktūra būtu piemērota nolūkam, kādā to paredzēts izmantot.

- 2.c) "dzeltzela infrastruktūras atjaunošana" ir apjomīgi esošās infrastruktūras nomaiņas darbi, kas nemaina tās vispārējo darbību;
- 2.d) "dzeltzela infrastruktūras uzlabošana" ir ievērojami infrastruktūras pārveidošanas darbi, kas uzlabo[...] tās vispārējo darbību;
- 2.e) "būtiskas funkcijas" saistībā ar infrastruktūras pārvaldību ir lēmumu pieņemšana par vilcienu ceļu iedalīšanu, tostarp gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, tostarp maksas noteikšanu un iekasēšanu, saskaņā ar maksāšanas sistēmu un jaudas sadales noteikumu kopumu, ko dalībvalstis noteikušas atbilstīgi 29. un 39. pantam.";

b) pievieno šādus punktus:

"31) "vertikāli integrēts uzņēmums" ir uzņēmums, ja Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 nozīmē:

- infrastruktūras pārvaldītāju kontrolē uzņēmums, kas vienlaikus kontrolē vienu vai vairākus dzeltzela pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz dzeltzela pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā, vai
- infrastruktūras pārvaldītāju kontrolē viens vai vairāki dzeltzela pārvadājumu uzņēmumi, kuri sniedz dzeltzela pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā, vai
- infrastruktūras pārvaldītājs kontrolē vienu vai vairākus dzeltzela pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz dzeltzela pakalpojumus attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā.

Tas ir arī uzņēmums, ko veido atsevišķas nodaļas, ieskaitot infrastruktūras pārvaldītāju un vienu vai vairākas nodaļas, kuras sniedz pārvadājumu pakalpojumus un kurām nav atsevišķs juridiskas personas statuss.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir savstarpēji pilnīgi neatkarīgi, bet tos abus tieši kontrolē dalībvalsts, neizmantojot starpniecības struktūru, neuzskata, ka tie šīs direktīvas izpratnē ir vertikāli integrēts uzņēmums ³."

32) "publiskā un privātā partnerība" ir saistoša vienošanās starp publiskām iestādēm un vienu vai vairākiem uzņēmumiem, kas nav kādas dalībvalsts galvenais infrastruktūras pārvaldītājs ⁴, saskaņā ar kuru uzņēmumi daļēji vai pilnībā būvē un/vai finansē dzelzceļa infrastruktūru, un/vai iegūst tiesības iepriekš noteiktā laikposmā īstenot jebkuru no 2) punktā uzskaitītajām funkcijām. Attiecīgā vienošanās var būt jebkādā atbilstīgā juridiski saistošā formā, kas paredzēta valsts tiesību aktos.

33) "valde" ir kāda uzņēmuma [...] **augstākā ranga** iestāde, kura veic izpildfunkcijas un administratīvas funkcijas un kura ir atbildīga un atskaitās par attiecīgā uzņēmuma ikdienas darba vadību.

33.a) "uzraudzības padome" ir kāda uzņēmuma [...] **visaugstākā ranga** iestāde, kas pilda uzraudzības uzdevumus, tostarp īsteno valdes kontroli un vispārējus stratēģiskus lēmumus attiecībā uz uzņēmumu.

2. direktīvas 6. panta 2. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

"Šā panta nolūkā tās dalībvalstis, kuras piemēro 7.a panta 3. punktu, prasa, lai uzņēmums būtu organizēts atsevišķās nodaļās, kurām vienota uzņēmuma ietvaros nav atsevišķs juridiskas personas statuss.";

³ Šīs definīcijas mērķiem apsvērumā varētu precizēt pilnīgas neatkarības jēdzienu. Ar "starpniecības struktūru" nebūtu jāsaprot kāda ministrija.

⁴ Apsvērumā varētu precizēt, ka dalībvalsts ir tā, kas nosaka, kura struktūra ir galvenais infrastruktūras pārvaldītājs.

3. direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītājs būtu atbildīgs par ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīkla ietvaros un lai tam tiktu uzticēta dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana minētajā tīklā saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītājs būtu organizēts kā struktūra, kas ir juridiski nošķirta no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, un – vertikāli integrētos uzņēmumos – no jebkurām citām juridiskām vienībām, kas ietilpst uzņēmumā.

3. Dalībvalstis nodrošina, lai vienas un tās pašas personas nevarētu vienlaikus tikt nodarbinātas:

- kā infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma valdes locekļi,
- kā personas, kas ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām, un kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma valdes locekļi,
- ja pastāv uzraudzības padome – kā infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma uzraudzības padomes locekļi.

4. Vertikāli integrētos uzņēmumos infrastruktūras pārvaldītāja valdes locekļi un personas, kas ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām, no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nesaņem nekādus finansiālus labumus vai prēmijas, kas galvenokārt saistītas ar [...] konkrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu finanšu rezultātiem. Tomēr viņiem var piedāvāt stimulus, kas saistīti ar dzelzceļa sistēmas vispārējo darbību.

5. Ja dažādām struktūrām, kuras ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, informācijas sistēmas ir kopīgas, piekļuve sensitīvai informācijai, kas attiecas uz būtiskām funkcijām, ir tikai infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarotam personālam.

6. Panta 1. punkta noteikumi neskar dalībvalstu lēmumu pieņemšanas tiesības attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras attīstību un finansējumu un dalībvalstu kompetences attiecībā uz infrastruktūras finansēšanu un maksas noteikšanu, kā arī jaudas sadali, kā noteikts 4. panta 2. punktā, 8., 29. un 39. pantā.";

4. iekļauj šādu 7.a līdz 7.g pantu:

"7.a pants

Būtisko funkciju neatkarība

1. Dalībvalstis nodrošina, lai attiecībā uz būtiskajām funkcijām infrastruktūras pārvaldītājam, ievērojot 4. panta 2. punktā, 29. un 39. pantā izklāstītos ierobežojumus, būtu organizatoriska neatkarība un neatkarība lēmumu pieņemšanā.

2. Attiecībā uz 1. punkta piemērošanu dalībvalstis jo īpaši nodrošina, lai:

- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai jebkura cita juridiska vienība neīstenotu izšķirošu ietekmi uz infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar būtiskajām funkcijām, neskarot dalībvalstu lomu attiecībā uz maksāšanas sistēmas un jaudas sadales noteikumu kopuma un konkrētu maksāšanas noteikumu paredzēšanu saskaņā ar 29. un 39. pantu;

- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nebūtu izšķirošas ietekmes attiecībā uz tādu personu iecelšanu amatā un atlaišanu, kuras ir atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar būtiskajām funkcijām ⁵;

- par būtiskajām funkcijām atbildīgo personu mobilitāte neradītu interešu konfliktus.

⁵ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka ir aptvertas arī sūdzību procedūras.

3. Dalībvalstis var nolemt, ka infrastruktūras maksas noteikšanu un ceļu iedalīšanu veic par maksas aprēķināšanu atbildīgā iestāde un par sadali atbildīgā iestāde, kuras savā juridiskajā formā, struktūrā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīgas ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma. Šādā gadījumā dalībvalstis var nolemt nepiemērot 7. panta 2. punkta un 7. panta 3. punkta trešā ievilkuma noteikumus.⁶ Direktīvas 7. panta 3. punkta pirmo ievilkumu un 7. panta 4. punktu piemēro *mutatis mutandis* par infrastruktūras pārvaldību un dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu atbildīgo nodaļu vadītājiem.

4. Šīs direktīvas noteikumus, kuri attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja būtiskajām funkcijām, piemēro neatkarīgajai par maksas aprēķināšanu atbildīgajai iestādei un/vai par sadali atbildīgajai iestādei.

7.b pants

Infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz satiksmes pārvaldību un apkopes plānošanu

1. Satiksmes pārvaldības un apkopes plānošanas funkcijas īsteno pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

2. Attiecībā uz satiksmes pārvaldību – dalībvalstis nodrošina, lai tādu traucējumu gadījumā, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tiem būtu pilnīga un savlaicīga piekļuve attiecīgai informācijai. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piešķir turpmāku piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, tas saistībā ar attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem to dara pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

3. Attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras apjomīgas apkopes un/vai atjaunošanas ilgtermiņa plānošanu – infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar pieteikuma iesniedzējiem un pēc iespējas ņem vērā paustos viedokļus.

⁶ Varētu iekļaut apsvērumu, kurā paskaidro, kā šīs direktīvas attiecīgos noteikumus *mutatis mutandis* piemēro vertikāli integrētiem uzņēmumiem, ja infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nav atsevišķa juridiskas personas statusa, bet tie ir organizēti atsevišķās nodaļās viena uzņēmuma ietvaros.

7.c pants

Infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodošana ārpakalpojumā un dalīšana ⁷

1. Ar noteikumu, ka nerodas interešu konflikti un tiek garantēta komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāte, infrastruktūras pārvaldītājs var:

- a) funkcijas nodot ārpakalpojumā citai struktūrai, ar noteikumu, ka minētā struktūra nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ka tā nekontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, un ka to nekontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums;
- b) nodot ārpakalpojumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai uzņēmumiem, kuri kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, vai kurus kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tādu darbu un saistītu uzdevumu izpildi, kuri attiecas uz [...] dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanu, apkopi un atjaunošanu.

Infrastruktūras pārvaldītājs saglabā uzraudzības pilnvaras un uzņemas galīgo atbildību attiecībā uz 3. panta 2. punktā izklāstīto funkciju īstenošanu. Jebkura struktūra, kas veic būtiskās funkcijas, ievēro 7., 7.a, 7.b un 7.d pantu.

2. Atkāpjoties no 7. panta 1. punkta, infrastruktūras pārvaldības funkcijas var veikt dažādi infrastruktūras pārvaldītāji, tostarp publiskās un privātās partnerības vienošanās puses, ar noteikumu, ka tie visi ievēro 7. panta 2.–6. punktā, 7.a, 7.b un 7.d pantā noteiktās prasības un uzņemas pilnu atbildību par attiecīgo funkciju īstenošanu.

⁷ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka saskaņā ar valsts tiesību aktiem infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodošanu ārpakalpojumā var atļaut ar leģislatīvu aktu.

2.a Ja būtiskas funkcijas netiek uzticētas energoapgādes operatoram, uz to neattiecina noteikumus, kas piemērojami infrastruktūras pārvaldītājiem, ar noteikumu, ka ir nodrošināta atbilstība attiecīgajiem noteikumiem par tīkla attīstīšanu, jo īpaši 8. pantam.

3. Dalībvalstu noteiktas neatkarīgas kompetentās iestādes uzraudzībā infrastruktūras pārvaldītājs var noslēgt sadarbības nolīgumus ar vienu vai vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, to darot nediskriminējošā veidā un ar mērķi sniegt labumu klientiem, piemēram, samazinātas izmaksas vai uzlabotu darbību tajā tīkla daļā, uz kuru attiecas minētais nolīgums.

Minētā iestāde pārrauga šādu nolīgumu izpildi un pamatotos gadījumos var ieteikt tos izbeigt.

7.d pants ⁸

Finanšu pārredzamība

Papildus 6. pantam piemēro šādus noteikumus:

- a) Vienlaikus ievērojot katrā dalībvalstī piemērojamās valsts procedūras, no infrastruktūras pārvaldības darbībām gūtos ienākumus, tostarp publiskus līdzekļus, infrastruktūras pārvaldītājs var izmantot tikai savas saimnieciskās darbības finansēšanai, tostarp, lai apkalpotu aizdevumus un maksātu dividendes [...] uzņēmuma īpašniekiem ⁹, kuru vidū var būt arī privāti akcionāri ¹⁰.
- b) Infrastruktūras pārvaldītāji ne tieši, ne netieši nepiešķir aizdevumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- bb) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ne tieši, ne netieši nepiešķir aizdevumus infrastruktūras pārvaldītājiem.
- c) Aizdevumus starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām piešķir, izmaksā un apkalpo tikai saskaņā ar tirgus likmēm un nosacījumiem, kuri atspoguļo attiecīgās vienības individuālo riska profilu.
- cc) Aizdevumi, kas starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskām vienībām ir piešķirti pirms [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums], turpinās līdz termiņa beigām ar noteikumu, ka par tiem līgums tika slēgts saskaņā ar tirgus likmēm un ka tie patiešām tika izmaksāti un tos patiešām apkalpo.

⁸ Varētu iekļaut apsvērumu, lai noteiktu, ka 31. panta noteikums neizslēdz dalībvalstij iespēju paredzēt, ka infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumi, kas gūti no infrastruktūras maksām, tiek maksāti, izmantojot valsts kontus.

⁹ Varētu iekļaut apsvērumu, kurā precizē, ka uzņēmuma īpašnieki ir arī valsts un jebkurš privāts akcionārs, izslēdzot kontrolakciju sabiedrību.

¹⁰ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka infrastruktūras pārvaldītājam vajadzētu būt iespējai šos ieņēmumus un dividendes maksāt tieši vai izmantojot kādu citu struktūru uzņēmumā.

- d) Visi pakalpojumi, ko infrastruktūras pārvaldītājam sniedz citas vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskās vienības, balstās uz līgumiem un par tiem maksā vai nu tirgus cenās, vai cenās, kas atspoguļo ražošanas izmaksas, pieskaitot saprātīgu peļņas daļu.
- dd) Infrastruktūras pārvaldītāja parādi ir skaidri nodalīti no citu juridisko vienību parādiem vertikāli integrētā uzņēmumā. Minētos parādus apkalpo atsevišķi. Tas neliedz parādu galīgo maksājumu veikt, izmantojot 3. panta 31. punkta pirmajā ievilkumā minēto uzņēmumu vai izmantojot kādu citu struktūru uzņēmumā.
- de) Infrastruktūras pārvaldītāja un citu juridisko vienību uzskaitē vertikāli integrētā uzņēmumā tiek veikta tā, lai nodrošinātu šo noteikumu izpildi un dotu iespēju uzņēmumā veikt atsevišķu grāmatvedības uzskaiti un pārredzamas finanšu plūsmas.
- f) Infrastruktūras pārvaldītājs vertikāli integrētā uzņēmumā glabā sīki izstrādātus ierakstus par visām komerciālām un finansiālām attiecībām ar citām juridiskajām vienībām minētajā uzņēmumā.

Ja saskaņā ar 7.a panta 3. punktu būtiskas funkcijas veic neatkarīga par maksas aprēķināšanu atbildīgā iestāde un jaudas sadales iestāde un dalībvalstis nepiemēro 7. panta 2. punktu, tad šā panta noteikumus piemēro *mutatis mutandis*. Atsauces, kas 7.d pantā dotas uz infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citām vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām, uzskata par atsaucēm uz attiecīgajām uzņēmuma nodaļām. Atbilstību 7.d pantā izklāstītajām prasībām pierāda ar atsevišķu grāmatvedības uzskaiti attiecīgajās uzņēmuma nodaļās.

7.e pants

Koordinācijas mehānismi

Attiecīgā gadījumā dalībvalstis nodrošina, lai tiktu ieviesti piemēroti koordinācijas mehānismi starp to galvenajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un visiem ieinteresētajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un pieteikuma iesniedzējiem, kas minēti 8. panta 3. punktā. Var uzaicināt piedalīties lietotāju un vietējo/reģionālo iestāžu pārstāvjus. Koordinācija cita starpā attiecas uz:

- a) pieteikuma iesniedzēju vajadzībām saistībā ar infrastruktūras jaudas uzturēšanu un attīstību;
- b) 30. pantā minētajos līgumos ietverto un uz lietotājiem orientēto darbības mērķu saturu un uz 30. panta 1. punktā minētajiem stimuliem un to īstenošanu;
- c) 27. pantā minētā tīkla pārskata saturu un īstenošanu;
- d) intermodalitātes un savstarpējas izmantojamības jautājumiem;
- e) jebkuru citu jautājumu, kas saistīts ar nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai un tās lietošanu un infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumu kvalitāti.

7.f pants

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls ¹¹

1. Dalībvalstis nodrošina, lai to galvenie infrastruktūras pārvaldītāji piedalītos un sadarbotos tīklā, kurā notiek regulāras tikšanās, lai:
 - a) attīstītu Savienības dzelzceļa infrastruktūru,
 - b) atbalstītu savlaicīgu un efektīvu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu,
 - c) apmainītos ar paraugpraksi,
 - d) uzraudzītu darbību un
 - e) dotu ieguldījumu 15. pantā minētajos tirgus uzraudzības pasākumos.
2. Komisija ir tīkla dalībiece un atbalsta tā darbu.";

¹¹ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka pastāvošajām struktūrām tiks nodrošināts juridiskais pamats.

5. direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. **Neskarot Regulu (EK) Nr. 1370/2007, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem** saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem piešķir tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai tie varētu sniegt [...]dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā un izlaist tos citā stacijā. Minētās tiesības aptver piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno II pielikuma 2. punktā minētās apkalpes vietas."; ¹²

¹² Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka šis noteikums, ar kuru nodrošina brīvu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai nolūkā sniegt iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, neskar kompetento iestāžu prerogatīvu, kad tiek lemts par to, kuru uzņēmumu apsvērt saistībā ar SPS līgumu tiešu piešķiršanu: "Tas, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības uz piekļuvi infrastruktūrai, neietekmē iespēju, ka kompetentā iestāde var piešķirt ekskluzīvas tiesības saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. pantu vai piešķirt pakalpojumu valsts līgumu tieši saskaņā ar tās pašas regulas 5. pantā paredzētajiem nosacījumiem. Šāda pakalpojumu valsts līguma esībai nevajadzētu dot tiesības dalībvalstij aizliegt citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piekļūt attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai nolūkā sniegt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ja vien šādi pakalpojumi neapdraud SPS līguma ekonomisko līdzsvaru."

- b) pievieno jaunu 1.a punktu:

"1.a Neskarot Savienības un dalībvalstu starptautiskās saistības, tās dalībvalstis, kurām ir robeža ar kādu trešo valsti, var ierobežot 10. pantā noteiktās piekļuves tiesības attiecībā uz pakalpojumiem, ko veic virzienā uz minēto trešo valsti vai no tās, tādā tīklā, kura sliežu platums atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla Eiropas Savienībā, ja starp dalībvalstīm un minēto trešo valsti dzelzceļa pārrobežu pārvadājumos rodas konkurences kropļojumi. Šādi kropļojumi cita starpā var rasties tādēļ, ka attiecīgajā trešā valstī dzelzceļa infrastruktūrai un ar to saistītajiem pakalpojumiem piekļuve netiek dota bez diskriminācijas.

Ja kāda dalībvalsts saskaņā ar šo punktu ir iecerējusi pieņemt lēmumu ierobežot piekļuves tiesības, tā lēmuma projektu iesniedz Eiropas Komisijai un attiecīgi apspriežas ar pārējām dalībvalstīm.

Ja trīs mēnešu laikā ne Komisija, ne kāda dalībvalsts neizsaka iebildumus, dalībvalsts lēmumu var pieņemt.

Komisija var pieņemt pasākumus, kuros ir sniegta sīka informācija par procedūru un kritērijiem, kas jāievēro, piemērojot šo punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

13

- c) panta 3. un 4. punktu svītrot;

¹³ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka dalībvalstis var nolemt nosacījumos, kas paredzēti, lai piešķirtu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas nolūkos, iekļaut nosacījumus, ar kuriem integrētā grafika shēmā tiek izveidota dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sistēma.

6. direktīvas 11. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"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 pakalpojumu valsts līgumi attiecas uz šo pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu tad, ja šo tiesību izmantošana izjauktu attiecīgā pakalpojumu valsts līguma vai līgumu ekonomisko līdzsvaru.";

b) panta 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Lai noteiktu, vai pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars tiktu izjaukts, attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, kas minētas 55. pantā, veic objektīvu ekonomisko analīzi un savu lēmumu balsta uz iepriekš noteiktiem kritērijiem. To nosaka pēc tam, kad viena mēneša laikā pēc informācijas par 38. panta 4. punktā minēto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu ir saņemts pieprasījums no jebkura no turpmāk uzskaitītajiem:

- a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir pakalpojumu valsts 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 pakalpojumu valsts līgumu.";

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un nosacījumus, atbilstīgi kuriem lēmuma pārskatīšanu var pieprasīt jebkurš no turpmāk minētajiem:

- a) attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes;
- b) infrastruktūras pārvaldītājs;
- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas piekļuves iespēju.";

Ja regulatīvā iestāde nolemj, ka ar 38. panta 4. punktā minēto, plānoto pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiktu izjaukts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, tā norāda iespējamās šāda pakalpojuma izmaiņas, ar kurām tiktu nodrošināta nosacījumu izpilde 10. panta 2. punktā minēto piekļuves tiesību piešķiršanai.";

- d) 4. punktā pievieno šādu otro teikumu:

"Komisija līdz [36 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] pieņem salīdzināmus pasākumus attiecībā uz iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.";

e) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Dalībvalstis var ierobežot arī tiesības iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas nolūkos piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai starp kādu noteiktu izbraukšanas vietu un kādu noteiktu galamērķa vietu attiecīgajā dalībvalstī, ja saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu, kas piešķirts pirms 2015. gada 16. jūnija, ir piešķirtas ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām un ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs nesaņem nekādu kompensāciju par šo pakalpojumu sniegšanu. Šāds ierobežojums var būt spēkā visu līguma sākotnējā termiņa laiku, vai arī 10 gadus no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas— atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks." ¹⁴;

7. iekļauj šādu 13.a pantu:

"13.a pants

Kopīgas informācijas un integrētās biļešu pārdošanas sistēmas

1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 ¹⁵ un Direktīvu 2010/40/ES ¹⁶, dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, piedalītos kopīgā informācijas un integrētā biļešu pārdošanas sistēmā biļešu, tiešās satiksmes biļešu un rezervācijas nodrošināšanai vai lai izņemtu šādas sistēmas izveidei pilnvarot kompetentās iestādes. Ja šādu sistēmu izveido, dalībvalstis nodrošina, lai tā neradītu tirgus traucējumus vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu diskrimināciju un lai to pārvaldītu kāda publiska vai privāta juridiska vienība, vai kāda asociācija, kas vieno visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kuri sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus.

2. Dalībvalstis dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, liek izveidot ārkārtas rīcības plānus un nodrošina, lai minētie ārkārtas rīcības plāni tiktu pienācīgi saskaņoti nolūkā sniegt palīdzību pasažieriem Regulas (EK) Nr. 1371/2007 18. panta nozīmē, ja rodas būtiski pakalpojumu traucējumi.";

¹⁴ Šo jautājumu vajadzētu arī pienācīgi atspoguļot sabiedrisko pakalpojumu saistību regulas tekstā (SPS regula), tostarp tādēļ, lai nodrošinātu zināmu konsekveni starp laikposmiem, kas ir iekļauti SPS un pārvaldības regulas tekstos.

¹⁵ OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

¹⁶ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

8. direktīvas 38. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kādā dalībvalstī, kur tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir ierobežotas saskaņā ar 11. pantu, tas informē infrastruktūras pārvaldītājus un attiecīgās regulatīvās iestādes ne vēlāk kā 18 mēnešus pirms tam, kad stājas spēkā kustības grafiks, uz kuru attiecas infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai visas kompetentās iestādes, kas piešķirušas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attiecīgajā maršrutā, kurš noteikts pakalpojumu valsts līgumā, jebkura cita ieinteresēta kompetentā iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu minētajā pasažieru pārvadājuma pakalpojumu maršrutā, tiktu informēti bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā 10 dienu laikā.";

9. direktīvas 63. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

Līdz tam pašam datumam Komisija novērtē, vai arvien vēl pastāv diskriminējoša prakse vai citi konkurences kropļojumu veidi saistībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir vertikāli integrētā uzņēmumā. Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina jaunus tiesību aktus.";

10. direktīvas 56. panta 1. punktā iekļauj šādus h), i) un j) apakšpunktus:

"h) satiksmes pārvaldību;

i) apkopes un atjaunošanas plānošanu;

j) atbilstību 2. panta 13. punktā, 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d pantā izklāstītajām prasībām.";

11. direktīvas 56. panta 2. un 9. punktā dotā atsauce uz "g) apakšpunktu" tiek aizstāta ar atsauci uz "j) apakšpunktu";

12. direktīvas 56. panta 12. punktu groza šādi:

"Lai pārbaudītu atbilstību 6. panta noteikumiem par grāmatvedības uzskaites nošķiršanu un 7.d panta noteikumiem par finanšu pārredzamību, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras veikt infrastruktūras pārvaldītāju, apkopes vietu operatoru un attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu revīzijas vai ierosināt ārēju revīziju veikšanu. Attiecībā uz vertikāli integrētiem uzņēmumiem minētās pilnvaras attiecas uz visām juridiskajām vienībām.

Regulatīvajai iestādei ir tiesības pieprasīt visu vajadzīgo informāciju. Jo īpaši regulatīvajai iestādei ir pilnvaras pieprasīt no infrastruktūras pārvaldītāja, apkopes 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.

Uz 7.d panta a) punktā minētajām finanšu plūsmām, 7.d panta c) un cc) punktā minētajiem aizdevumiem un 7.d panta dd) punktā minētajiem parādiem attiecas regulatīvās iestādes uzraudzība.

Ja kāda dalībvalsts regulatīvo iestādi ir izraudzījusi par 7.c panta 3. punktā minēto neatkarīgo kompetento iestādi, regulatīvā iestāde novērtē minētajā pantā norādītos sadarbības nolīgumus.";

13. direktīvas 32. panta 4. punktu groza šādi:

"Infrastruktūras maksas par Komisijas Lēmumā 2009/561/EK minēto dzelzceļa koridoru izmantošanu var diferencēt, lai stimulētu vilcienu aprīkošanu ar *ETCS* atbilstīgi versijai, kas pieņemta ar Komisijas Lēmumu 2008/386/EK un turpmākajām versijām. Šāda diferenciācija neizraisa nekādu vispārēju infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu pieaugumu.

Dalībvalstis var nolemt, ka šāda diferenciācija neattiecas uz Lēmumā 2009/561/EK minētajām dzelzceļa līnijām, kuras var izmantot tikai ar *ETCS* aprīkoti vilcieni.

Dalībvalstis var nolemt, ka šāda diferenciācija tiek attiecināta arī uz dzelzceļa līnijām, kas nav minētas Lēmumā 2009/561/EK.";

14. direktīvas 57. pantam pievieno 10. punktu:

"10. Attiecībā uz lēmumiem par divām valstīm piederošu infrastruktūru, dalībvalstis var prasīt, lai starp attiecīgajām regulatīvajām iestādēm notiktu koordinācija ar mērķi nodrošināt attiecīgo lēmumu ietekmes saskaņošanu."

2. pants ¹⁷

1. Neatkarīgi no 3. panta 2. punkta dalībvalstis ne vēlāk kā 36 mēnešus pēc direktīvas stāšanās spēkā pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai ievērotu šo direktīvu. Tās tūlīt dara Komisijai zināmus šo noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem šos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

3. pants

1. Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Direktīvas 1. panta 5. līdz 12. punktu piemēro no 2020. gada 1. janvāra savlaicīgi attiecībā uz kustības grafiku, ko sāk izmantot no 2020. gada 14. decembra.

¹⁷ Lai precizētu, ka dalībvalstis pārejas posmā var saglabāt saskaņā ar valsts tiesību aktiem spēkā esošos iekšējos noteikumus par piekļuvi tirgum, varētu iekļaut šādu apsvērumu: "Procesā, kad valsts dzelzceļa tirgus tiek darīts pieejams konkurencei, katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piešķirot piekļuvi tīkliem, dalībvalstīm vajadzētu dot pietiekami ilgu pārejas posma laiku, lai pielāgotu gan savus valsts tiesību aktus, gan organizāciju valstī. Tādēļ dalībvalstīm būtu jādod iespēja līdz pārejas posma beigām saglabāt savus spēkā esošos valsts noteikumus par piekļuvi tirgum."

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza šādi ¹⁸:

1) pēc 2. panta a) punkta iekļauj šādu punktu:

"aa) "sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi pa dzelzceļu" ir sabiedriskie pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, izņemot pasažieru pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, ar metro vai tramvaju.";

2) iekļauj šādu 2.a pantu:

"2.a pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācija

1. Kompetentā iestāde nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas sabiedriskā pasažieru transporta jomā un to piemērošanas jomu saskaņā ar 2. panta e) punktu.

Minētās specifikācijas atbilst sabiedriskā transporta politikas mērķiem.

2. Ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijām un saistīto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi:

a) sasniedz sabiedriskā transporta politikas mērķus rentablā veidā. Tas ietver iespēju grupēt izmaksas sedzošus pakalpojumus ar izmaksas nesedzošiem pakalpojumiem;

¹⁸ Varētu pievienot šādu apsvērumu: "Viens no šīs regulas konkrētiem mērķiem ir panākt, lai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi pa dzelzceļu būtu kvalitatīvāki, pārredzamāki, efektīvāki un ar labāku sniegumu."

- b) ilgtermiņā finansiāli garantē, ka tiek nodrošināti sabiedriskie pasažieru pārvadājumi saskaņā ar sabiedriskā transporta politikā noteiktajām prasībām.";^{19 20}

3) regulas 4. pantu groza šādi:

0a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) skaidri definē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas noteiktas 2. panta e) punktā un 2.a pantā un kas ir jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas;"

a) panta 1. punkta b) apakšpunkta pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

"Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas nav piešķirti saskaņā ar 5. panta 1. vai 3. punktu, šos parametrus nosaka tā, lai neviens kompensācijas maksājums nevarētu pārsniegt to summu, kas vajadzīga, lai segtu neto finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, kas radušies, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, ko patur sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, un samērīgu peļņu;"

b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Ja kompetentās iestādes saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu noteiktiem kvalitātes un sociālajiem standartiem, vai nosaka sociālos un kvalitātes kritērijus, šos standartus un kritērijus iekļauj konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos.";

c[...]) pantā pievieno šādu 8. punktu:

¹⁹ Varētu pievienot šādu apsvērumu: "Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vajadzētu būt saskaņā ar sabiedriskā transporta politiku. Tomēr tas nenozīmē, ka kompetentās iestādes ir tiesīgas saņemt konkrētu finansējuma summu."

²⁰ Varētu pievienot šādu apsvērumu: "Lai ņemtu vērā dalībvalstu teritoriālās un politiskās struktūras dažādību, pakalpojumu valsts līgumu var piešķirt kompetenta iestāde, kas ir valsts iestāžu apvienojums. Šādos apstākļos ar skaidriem noteikumiem būtu jānosaka katras šādas iestādes attiecīgie pienākumi pakalpojumu valsts līguma piešķiršanas procesā."

"8. Kompetentās iestādes, ņemot vērā konfidencialās komerciālās informācijas leģitīmo aizsardzību, visām ieinteresētajām personām dara pieejamu informāciju, kas vajadzīga, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru. Lai tās varētu izstrādāt labi pamatotus uzņēmējdarbības plānus, minētajā informācijā ietver ziņas par pasažieru pieprasījumu, biļešu cenām, izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem, uz kuriem attiecas konkursa piedāvājums, un sīkas ziņas par infrastruktūras specifikācijām, kas ir svarīgas vajadzīgo transportlīdzekļu vai ritošā sastāva darbībai. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji atbalsta kompetentās iestādes, sniedzot visas attiecīgās infrastruktūras specifikācijas. Iepriekš izklāstīto noteikumu neievērošanu pārskata likumā noteiktajā kārtībā, kā paredzēts 5. panta 7. punktā.";

4) regulas 5. pantu groza šādi:

0a) panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetentā vietējā iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kompetentā vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas.

Sabiedriskā dzelzceļa transporta pakalpojumu gadījumā iepriekšējā daļā minēto iestāžu grupu var veidot tikai vietējās kompetentās iestādes, kuru kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals. Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojums vai iepriekšējā daļā minētais pakalpojumu valsts līgums var attiekties tikai uz pilsētu aglomerāciju un/vai lauku apgabalu vajadzībām pārvadājumu jomā." ²¹;

0.aa) 5. panta 3. punktā vārdus "4., 5. un 6. punktā paredzētos" aizstāj ar vārdiem "3.a, [...] 4., 4.a, 5. un 6. punktā paredzētos";

²¹ Varētu iekļaut apsvērumu, kurā precizē, ka dalībvalstu ziņā ir valsts tiesību aktos noteikt, kas atbilst pilsētu aglomerāciju un lauku apgabalu jēdzieniem: "Ņemot vērā dalībvalstīs pastāvošo administratīvā iedalījuma dažādību, tādu līgumu gadījumā, kuri attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pa dzelzceļu sniegšanu un kurus tieši piešķir vietējo kompetento iestāžu grupa, kā minēts 5. panta 2. punktā, tas, kuras vietējās iestādes tiek noteiktas par kompetentām saistībā ar attiecīgajām "pilsētu aglomerācijām" un "lauku apgabaliem", paliek dalībvalstu ziņā."

0.b) pantā pievieno šādu 3.a punktu:

"3.a Attiecībā uz **dzelzceļa pārvadājumu** pakalpojumu valsts līgumiem, kurus piešķir, pamatojoties uz konkursa procedūru, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu jaunos līgumus uz laiku piešķirt tieši, **ja kompetentā iestāde uzskata, ka šādu tiešu piešķiršanu pamato** [...] izņēmuma apstākļi [...]. Šādi izņēmuma apstākļi ietver situācijas, kad:

- uzskatāms, ka piedāvājumu kvalitāte un skaits nav pietiekams, lai garantētu labu cenas un pakalpojuma attiecību, vai

- **ir zināms skaits konkursa procedūru, kuras kompetentā iestāde un/vai citas kompetentās iestādes jau izskata, kas varētu ietekmēt to piedāvājumu skaitu un kvalitāti, kuri, visticamāk, tiks saņemti, ja par šo līgumu tiks izsludināts konkurss, vai**

- ir vajadzīgas izmaiņas viena vai vairāku pakalpojumu valsts līgumu darbības jomā, lai optimizētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

Kompetentā iestāde izdod pamatotu lēmumu un bez liekas kavēšanās par to informē Komisiju.

[...] Līgumi, **kas piešķirti, ievērojot šo punktu,** nepārsniedz [7] gadus.

Saskaņā ar šo punktu piešķirtus līgumus publicē, vienlaikus ņemot vērā konfidencialās komerciālās informācijas un komerciālo interešu leģitīmo aizsardzību.";²²

²² Varētu pievienot apsvērumu, lai precizētu gadījumus, uz kuriem attiecas šis noteikums.

0.c) pievieno šādu 3.b punktu:

"3.b Piemērojot 5. panta 3. punktu, kompetentās iestādes var nolemt piemērot šādu procedūru.

Kompetentās iestādes var publiskot savu nodomu piešķirt pakalpojumu valsts līgumu par pārvadājumiem pa dzelzceļu, *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicējot informatīvu paziņojumu.

Informatīvajā paziņojumā sīki apraksta pakalpojumus, uz kuriem attieksies līgums, ko paredzēts piešķirt, kā arī līguma veidu un termiņu.

Pakalpojumu sniedzēji var paust savu interesi laikposmā, ko noteikusi kompetentā iestāde un kas nevar būt īsāks par 60 dienām pēc informatīvā paziņojuma publicēšanas.

Ja pēc minētā laikposma:

- a) tikai viens pakalpojumu sniedzējs ir paudis interesi piedalīties procedūrā, kurā piešķir pakalpojumu valsts līgumu, un
- b) tas ir pienācīgi pierādījis, ka spēs efektīvi sniegt transporta pakalpojumu, ievērojot pakalpojumu valsts līgumā noteiktās saistības, un
- c) konkurences trūkums nav radies tādēļ, ka ir mākslīgi sašaurināti iepirkuma parametri, un
- d) ja nav citu saprātīgu iespēju,

kompetentās iestādes var sākt sarunas ar minēto pakalpojumu sniedzēju, lai piešķirtu līgumu, turpmāk npublicējot informāciju par atklātu konkursa procedūru.";

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus:

ja tiek lēsts, ka to gada vidējā vērtība ir mazāka par EUR 1 000 000 vai mazāka par EUR 7 500 000 tāda pakalpojumu valsts līguma gadījumā, kas ietver sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus pa dzelzceļu, vai

ja tie gadā attiecas uz mazāk nekā 300 000 kilometriem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu vai mazāk nekā 500 000 kilometriem tāda pakalpojumu valsts līguma gadījumā, kas ietver sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus pa dzelzceļu.²³

Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu, kas tieši piešķirts mazajam vai vidējam uzņēmumam, kurš izmanto ne vairāk kā 23 transportlīdzekļus, šīs robežvērtības var palielināt vai nu līdz gada vidējai vērtībai, kas lēsta mazāk par EUR 2 000 000, vai līdz ikgadējai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanai mazāk nekā 600 000 kilometru garumā.";

²³ Varētu iekļaut apsvērumu, lai precizētu, ka augstāku robežvērtību piemēro sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ja dzelzceļa pakalpojumu vērtība veido vairāk nekā 50 % no attiecīgo pakalpojumu vērtības.

aa) pantā pievieno šādu 4.a punktu:

"4.a Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus par sabiedrisko transportu pa dzelzceļu:

a) i) ja tā uzskata, ka tiešu piešķiršanu pamato nozīmīgas attiecīgā tirgus un tīkla strukturālas un ģeogrāfiskas īpatnības, jo īpaši to lielums, pieprasījuma īpatnības, tīkla sarežģītība, **tā tehniskā un ģeogrāfiskā izolētība** un līgumā ietvertie pakalpojumi, un

ii) ja ar šādu līgumu tiktu panākta pakalpojumu kvalitātes uzlabošanās un/vai lielāka rentabilitāte salīdzinājumā ar iepriekš piešķirto pakalpojumu valsts līgumu.

Balstoties uz minēto, kompetentā iestāde izdod pamatotu lēmumu un bez liekas kavēšanās par to informē Komisiju.

Uzskata, ka tās dalībvalstis, kurās šīs regulas spēkā stāšanās brīdī maksimālā ikgadējā intensitāte ir mazāka par 23 miljoniem vilcienkilometru un kurās ir tikai viena kompetentā iestāde valsts līmenī un viens pakalpojumu valsts līgums, kas aptver visu tīklu, atbilst i) punkta nosacījumiem. Ja minētās dalībvalstis pieņem lēmumu pakalpojumu valsts līgumu piešķirt tieši, tās par to informē Komisiju. Apvienotā Karaliste var pieņemt lēmumu šo daļu piemērot Ziemeļīrijai.

Ja kompetentā iestāde pieņem lēmumu pakalpojumu valsts līgumu piešķirt tieši, tā nosaka izmērāmas, pārredzamas un pārbaudāmas snieguma prasības. Šādas prasības iekļauj attiecīgajā līgumā.

Snieguma prasības jo īpaši ietver pakalpojumu precizitāti, vilcienu kustības biežumu, ritošā sastāva kvalitāti un transporta jaudu attiecībā uz pasažieriem.

Līgumā iekļauj konkrētus snieguma rādītājus, pēc kuriem kompetentā iestāde var veikt periodisku izvērtēšanu, un tajā konkrēti izklāsta efektīvus un atturošus pasākumus, ko paredz piemērot gadījumos, kad attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums neievēro snieguma prasības.

Kompetentā iestāde periodiski izvērtē, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir sasniedzis savus mērķus, lai ievērotu līgumā noteiktās snieguma prasības, un publicē izvērtēšanā konstatēto. Tā veic atbilstīgus un savlaicīgus pasākumus, tostarp piemēro efektīvus un atturošus līgumsodus, gadījumos, kad nepieciešamie pakalpojumu kvalitātes un/vai rentabilitātes uzlabojumi nav panākti. Kompetentā iestāde jebkurā laikā var pilnībā vai daļēji apturēt vai izbeigt saskaņā ar šo noteikumu piešķirto līgumu gadījumos, kad pakalpojumu sniedzējs neievēro snieguma prasības;

b) ja tie attiecas tikai uz pakalpojumiem saistībā ar pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, kurus nodrošina pakalpojumu sniedzējs, kas vienlaikus pārvalda visu dzelzceļa infrastruktūru vai lielāko daļu no dzelzceļa infrastruktūras, kur pakalpojumi tiek sniegti, kam saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 2. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktu nepiemēro Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. un 13. pantu un IV nodaļu.

Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, saskaņā ar šo punktu tieši piešķirtu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.

Saskaņā ar šo punktu piešķirtus līgumus publicē, vienlaikus ņemot vērā konfidencialās komerciālās informācijas un komerciālo interešu leģitīmo aizsardzību.";

ab) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Ja pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu notikt, kompetentā iestāde var veikt [...] ārkārtas pasākumus. Minētais ārkārtas pasākums ir tiešs piešķirums vai oficiāla vienošanās par pakalpojumu valsts līguma pagarināšanu, vai prasība izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir tiesības pārsūdzēt lēmumu par pienākuma noteikšanu izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Pakalpojumu valsts līguma piešķiršana vai pagarināšana ar ārkārtas pasākumu vai šāda līguma uzlikšana par pienākumu nepārsniedz divus gadus.";

b) pantā pievieno šādu 6.a punktu:

"6.a Kompetentās iestādes var nolemt, ka, lai palielinātu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, līgumus par sabiedriskiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, kas aptver viena un tā paša tīkla vai maršrutu paketes daļas, piešķir dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šādā nolūkā kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu pirms konkursa procedūras sākšanas ierobežot līgumu skaitu, ko piešķir vienam un tam pašam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam.";

5) iekļauj šādu **5.a[...]** pantu:

"5.a[...] pants

Dzelzceļa ritošais sastāvs

Lai līgumu piešķiršanas procedūrā nodrošinātu konkurenci, kompetentās iestādes izvērtē, vai ir nepieciešami pasākumi, ar ko nodrošina efektīvu un nediskriminējošu piekļuvi piemērotam ritošajam sastāvam." ²⁴;

²⁴ Varētu iekļaut apsvērumu, kurā paskaidro, ka minētā noteikuma mērķis ir nodrošināt efektīvu konkurenci konkursa procesā.

6. regulas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem vai kādu pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu pakalpojumu valsts līgumu, kas nav piešķirts saskaņā ar 5. panta 1. vai 3. punktu, vai saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem.";

7. regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā dara zināmu atklātībai apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga, par pakalpojumu valsts līgumu sākuma datumiem un termiņiem, par izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensāciju maksājumiem un ekskluzīvām tiesībām, kas piešķirtas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kā atlīdzība. Minētais ziņojums nošķir autobusu transportu un sliežu ceļu transportu, ļauj pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību, kvalitāti un finansējumu un attiecīgos gadījumos ietver informāciju par jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu. Dalībvalstis atvieglo centralizētu piekļuvi minētajiem ziņojumiem, izmantojot, piemēram, kopēju tīmekļa vietni.";

b) panta 2. punktā pievieno šādu apakšpunktu:

"d) pakalpojumu valsts līguma paredzēto sākuma datumu un termiņu.";

8. regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

"2. Neskarot 3. punktu,

- i) pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanai par pasažieru pārvadājumiem pa autoceļiem un pa citu tipu sliežu ceļiem, kas nav dzelzceļš, piemēram, pārvadājumiem ar metro vai tramvaju, 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra;
- ii) pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa dzelzceļu 5. pantu, izņemot 4.a punktu, piemēro no 2019. gada 3. decembra;
- iii) pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pa dzelzceļu 5. panta 4.a punktu piemēro no brīža, kad pēc šīs regulas stāšanās spēkā ir apritējuši 10 gadi;
- iv) regulas 5. panta 6. punktu un 7. panta 3. punktu beidz piemērot no brīža, kad pēc šīs regulas stāšanās spēkā ir apritējuši 10 gadi.

Pakalpojumu valsts līgumi par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, kas ir tieši piešķirti saskaņā ar 5. panta 6. punktu, var palikt spēkā līdz sava termiņa beigām.";

b) iekļauj šādu 2.a punktu:

"2.a Pakalpojumu valsts līgumi par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļu, kurus kopš šīs regulas spēkā stāšanās dienas līdz 2019. gada 3. decembrim tieši piešķir saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra, var palikt spēkā līdz sava termiņa beigām. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.";

c) panta 3. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"d) no 2000. gada 26. jūlija un pirms [šīs regulas stāšanās spēkā] saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra.";

2. pants

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

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
