III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

REĢIONU KOMITEJA

103. PLENĀRSESIJA 2013. GADA 7.–9. OKTOBRĪ

Reģionu komitejas atzinums "Ceturtais dzelzceļa nozares tiesību aktu kopums"

(2013/C 356/16)

REĢIONU KOMITEJA

— atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas vēlmi papildināt tiesisko regulējumu, kas nepieciešams vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei;

— uzskata, ka liberalizācija nav pašmērķis, bet svarīgi ir uzlabot piedāvājumu un pakalpojumu kvalitāti. Atvēršanu konkurencei nav iespējams izvērtēt, neņemot vērā investīcijas infrastruktūrās, tirgus darbības reālos apstākļus vai savstarpējas izmantojamības tehniskos aspektus;

— atgādina, ka brīvas pārvaldības princips dod vietējām pašvaldībām iespēju izvēlēties, kā tās vēlas organizēt savus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Uzskata, ka, nosakot pārāk zemus augšējos sliekšņus sabiedrisko pakalpojumu līgumu tiešai piešķiršanai, tiek ļoti ierobežots pašvaldību pašpārvaldes princips;

— atzinīgi vērtē infrastruktūras pārvaldītāja lomas stiprināšanu un koordinācijas komiteju ieviešanu, kam būs jāuzrauga šā nostiprinātā infrastruktūras pārvaldītāja darbība un jānodrošina sistēmas vispārējā efektivitāte. Vietējām pašvaldībām to darbā vajadzēs piedalīties ne tikai vajadzības gadījumā, bet sistemātiski;

— mudina nekavējoties izveidot infrastruktūras pārvaldītāju Eiropas tīklu, kas nepieciešams Eiropas vienotās dzelzceļa telpas darbībai un pārrobežu koordinācijas īstenošanai;

— atbalsta Eiropas Dzelzceļa aģentūras lomas stiprināšanu. Tās galvenais uzdevums ir veicināt savstarpējo tehnisko izmantojamību un drošības procedūru saskaņošanu, lai novērstu būtiskas problēmas, ko rada 26 valstu iestāžu atšķirīgā izpratne.

Ziņotājs	Pascal MANGIN (FR/PPE), Elzasas reģionālās padomes loceklis
Atsauces dokumenti:	Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ceturtais dzelzceļa nozares tiesību aktu kopums – vienotas Eiropas dzelzceļa telpas pabeigšana, lai veicinātu Eiropas konkurētspēju un izaugsmi" (COM(2013) 25 final); Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Padomes Regulas (EEK) Nr. 1192/69 par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos atcelšanu (COM(2013) 26 final); Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un Regulas (EK) Nr. 881/2004 atcelšanu (COM(2013) 27 final); Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu (COM(2013) 28 final); Priekšlikums 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) 29 final); Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (Pārstrādāta redakcija) (COM(2013) 30 final); Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par dzelzceļu drošību (pārstrādāta redakcija) (COM(2013) 31 final); Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par paveikto ceļā uz dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības nodrošināšanu (COM(2013) 32 final); Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par vilcienos nodarbināto citu apkalpes locekļu profilu un uzdevumiem (COM(2013) 33 final); Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par Direktīvas 2007/58/EK noteikumu īstenošanu saistībā ar starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu, ar ko papildina paziņojumu Padomei un Eiropas Parlamentam par ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumu (COM(2013) 34 final).

I. **IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**

A. ***Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi***

REĢIONU KOMITEJA

Vispārīgas piezīmes

1. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas vēlmi papildināt tiesisko regulējumu, kas nepieciešams vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei;

2. atkārtoti norāda uz jau vairākkārt pausto nostāju – piemēram, atzinumā par videi draudzīgāku transporta nozari –, ka viens no svarīgākajiem Eiropas transporta politikas mērķiem ir pasažieru un preču pārvadījumus, īpaši preču pārrobežu pārvadājumus un preču smagsvara pārrobežu pārvadājumus, pārvirzīt no autoceļiem uz dzelzceļu, jo tas ir videi draudzīgāks, un Eiropas Savienībai šā mērķa sasniegšanai jānodrošina piemēroti pasākumi, ja ir pieejams pietiekams brīvs potenciāls šo mērķu īstenošanai;

3. uzskata, ka liberalizācija nav pašmērķis, bet svarīgi ir uzlabot piedāvājumu un pakalpojumu kvalitāti. Atvēršanu konkurencei nav iespējams izvērtēt, neņemot vērā investīcijas infrastruktūrās, tirgus darbības reālos apstākļus vai savstarpējas izmantojamības tehniskos aspektus;

4. vēlas ievērot visaptverošu pieeju, kurā ietverta proporcionalitāte, subsidiaritāte un spēcīga regulatora īstenota tirgus kontrole. Reģionu komiteja atzinīgi vērtē Komisijas ieviestos sabiedrisko pakalpojumu proporcionalitātes nosacījumus un regulatora īstenoto komercpakalpojumu un sabiedrisko pakalpojumu mijiedarbības kontroli;

5. vēlas, lai vietējās un reģionālās pašvaldības tiktu pilnībā iesaistītas to dzelzceļa politikas pasākumu sagatavošanā un īstenošanā, kas tieši ietekmē lietotājus un kompetentās iestādes;

6. uzskata, ka uzlabota dzelzceļa sistēmas efektivitāte un jo īpaši sabiedrisko pakalpojumu līgumi labvēlīgi ietekmē vietējās un reģionālās pašvaldības, ņemot vērā stingrās budžeta un finanšu saistības, kas tām jāpilda;

7. atgādina, ka brīvas pārvaldības princips dod vietējām pašvaldībām iespēju izvēlēties, kā tās vēlas organizēt savus sabiedriskā transporta pakalpojumus. No šāda viedokļa nevajadzētu apstrīdēt 5. panta 2. punktu, jo tas dod iespēju izmantot iekšzemes operatoru; taču uzskata, ka, nosakot pārāk zemus augšējos sliekšņus, kas regulē sabiedrisko pakalpojumu līgumu tiešu piešķiršanu, tiek ļoti ierobežots pašvaldību pašpārvaldes princips;

8. uzstāj, ka vienai no sabiedriskā transporta pamatiezīmēm ir jābūt tā pieejamībai;

Tiesiskais regulējums

Sabiedriskā transporta plāni

9. aicina nodrošināt, lai sabiedriskā transporta plāni operatoriem un visu transporta veidu lietotājiem sniegtu pietiekamu pārredzamību un drošību, kas veicina intermodalitāti. Tajos jāņem vērā sociālās un teritoriālās kohēzijas problemātika, kā arī ilgtspējīga attīstība;

10. atbalsta Eiropas Komisijas aicinājumu transporta plānos ietvert visus transporta veidus. Tiem jābūt tādiem, lai kompetentās vietējās iestādes varētu tos viegli pielāgot, jo tos var ietekmēt dažādu apstākļu rezultātā radušās izmaiņas. Turklāt, jo īpaši ar ETSG palīdzību, ir jāstimulē un jānodrošina efektīva pārrobežu sadarbība starp kompetentajām iestādēm, lai tās varētu saskaņot savu transporta plānu dažādiem transporta veidiem;

11. aicina nodrošināt, lai vietējām iestādēm noteiktie pienākumi transporta plānu īstenošanā neradītu pārmērīgu organizatorisko vai finansiālo slogu;

Sociālais regulējums

12. atzinīgi vērtē atsauces uz sociālo regulējumu. Tomēr tās būs jāprecizē, lai ierobežotu sociālā dempinga risku. Bet tās nedrīkst arī kļūt par šķērsli dzelzceļa nozares konkurētspējas uzlabošanai un tām jāveicina personāla daudzpusība;

Pakalpojumu sniedzēju atlases veidi

13. norāda, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršana, rīkojot konkursu, dažos gadījumos var palielināt efektivitāti un palīdzēt kompetentajām iestādēm ietaupīt līdzekļus, iegūstot vienlīdz labus vai pat labākus pakalpojumus;

14. tomēr aicina saglabāt kompetentajām vietējām iestādēm doto iespēju izvēlēties starp konkursu rīkošanu (daļēja vai pilnīga sabiedriskā pakalpojuma pakļaušana konkurencei), pārņemšanu savā pārvaldībā un līgumu tiešu piešķiršanu. Lai

novērstu monopolu veidošanos, līgumu tiešā piešķiršana ir jāpārrauga stingrāk, galvenokārt ievērojot pakalpojuma kvalitātes kritērijus, nevis tikai to cenu. Transporta organizētāju iestāžu uzdevums ir panākt sniegto pakalpojumu cenu pārredzamību, pateicoties tirgus pieejamībai un konkurences apstākļiem (*market contestability*) tajā;

15. uzsver, ka kompetentajām iestādēm vietējā līmenī, tostarp reģionos, piemērojot elastīgu pieeju attiecībā uz transporta operatora izvēli, jāņem vērā reģionālā transporta tīkla attīstības pakāpe katrā dalībvalstī;

16. šaubās par to, vai konkurence reāli tiek nodrošināta, jo uz atsevišķiem paziņojumiem par konkursu atsaucas tikai daži pretendenti. Aicina Komisiju precizēt, ar kādiem kritērijiem nodrošināt reālu konkurenci, balstoties, piemēram, uz administratīvajām izmaksām, kas rodas, iesniedzot pieteikumu konkursam, vai uz kompetento iestāžu piedāvāto līgumu ilgumu;

17. uzstāj, ka dzelzceļa pakalpojumu sniedzējiem, kas ir nodrošinājuši sabiedriskos pakalpojumus, ir jāatbild arī par tās informācijas pareizību, kas sniegta saistībā ar konkursu, kura mērķis ir līgumu atjaunot vai to nodot jaunam līgumslēdzējam, tomēr tas jādara, ievērojot uzņēmējdarbības konfidencialitātes principu;

Piekļuve ritošā sastāva tirgum

18. atzīst, ka ritošā sastāva iegāde var būt būtisks šķērslis ienākšanai tirgū;

19. nevēlas izslēgt nevienu metodi, ar kuru var nodrošināt segumu ritošā sastāva atlikušai vērtībai;

Valsts atbalsts

20. atgādina, ka Parlaments un Padome noraidoši izturas pret šīs regulas 9. panta svītrošanu;

21. pievienojas Parlamentam un Padomei un arī noraida pienākumu sistemātiski paziņot par jebkuru ieguldījumu sabiedriskā transporta pakalpojumu jomā, ņemot vērā šīs nozares specifiku;

B. ***Tirgus atvēršana un pārvaldība***

22. ar nosacījumu, ka visiem ES dzelzceļa nozares uzņēmumiem tiek garantēti godīgas konkurences un piekļuves nosacījumi, kā arī ja tiek nodrošināts, lai tirgū nebūtu konkurences traucējumu, Komiteja uzskata, ka dalībvalstīm būtu jādod zināma brīvība organizēt un attīstīt savu dzelzceļa sistēmu, izvēloties vai nu nošķiršanas modeli, vai arī integrētu uzņēmumu modeli;

23. atzinīgi vērtē infrastruktūras pārvaldītāja lomas stiprināšanu ar mērķi racionalizēt dzelzceļa sistēmu. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jānodrošina viens kontaktpunkts piekļuvei tīklam, īpaši organizētājām iestādēm. Tā vadības padomei vai uzraudzības padomei būs jāietver reģionālo organizētāju iestāžu pārstāvju kolēģija;

24. atzinīgi vērtē koordinācijas komiteju izveidi, kam būs jāuzrauga šā nostiprinātā infrastruktūras pārvaldītāja darbība un jānodrošina sistēmas vispārējā efektivitāte. Vietējām pašvaldībām to darbā vajadzēs piedalīties ne tikai vajadzības gadījumā, bet sistemātiski;

25. aicina iecelt infrastruktūras pārvaldītāja pārstāvjus attiecībām ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām;

26. atgādina par pienākumu piemērot proporcionalitātes un subsidiaritātes principu, īpaši ja Komisija vēlas, lai tai tiktu piešķirtas jaunas lēmumu pieņemšanas tiesības;

27. mudina nekavējoties izveidot infrastruktūras pārvaldītāju Eiropas tīklu, kas nepieciešams Eiropas vienotās dzelzceļa telpas darbībai un pārrobežu koordinācijas īstenošanai;

28. uzsver, ka staciju pārvaldītājiem ir jāatbild vietējo un reģionālo pašvaldību priekšā. Stacijas ir instrumenti, ar kuru palīdzību var raisīt interesi par konkrēto teritoriju;

29. atgādina, ka liberalizācija nav pašmērķis un ka svarīgi ir uzlabot piedāvājumu un pakalpojumu kvalitāti. Tomēr Eiropā vēl nav uzkrāta plaša pieredze par pasažieru pārvadājumu starppilsētu dzelzceļa tirgus atvēršanu. To ir vēlams stimulēt, tomēr ir jāaizsargā sabiedriskie pakalpojumi un tie jāregulē, jo nedrīkst izjaukt šo pakalpojumu ekonomisko līdzsvaru;

30. secina, ka ir svarīgi saglabāt šobrīd spēkā esošos noteikumus, kas ļauj uzņēmumiem, kuri darbojas kā infrastruktūras pārvaldītāji un operatori, kas vietējā līmenī nodrošina konkrētas, maza izmēra dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumus, turpināt savu darbību atbilstoši pašreizējiem nosacījumiem. Tāda vietējā infrastruktūra nedrīkst pārsniegt 150 km;

31. atzinīgi vērtē atsauces uz sociālo regulējumu. Tomēr tās būs jāprecizē, lai ierobežotu sociālā dempinga risku. Bet tās nedrīkst arī kļūt par šķērsli dzelzceļa nozares konkurētspējas uzlabošanai un tām jāveicina personāla daudzpusība;

32. atbalsta regulatīvo iestāžu stiprināšanu un mudina tās sadarboties Eiropas līmenī, īpaši, lai vērtētu, vai, sniedzot kādu konkrētu pakalpojumu, nav izjaukts ekonomiskais līdzsvars. Vietējām un reģionālajām iestādēm ir jādod pietiekams laiks, lai vērstos pie regulatīvajām iestādēm, ja rodas šaubas par šāda līdzsvara saglabāšanu;

33. atgādina, ka biļešu pārdošanas sistēma ir būtiska tirgus atvēršanas sastāvdaļa. Šajā jomā ir nepieciešams uzlabot dzelzceļa uzņēmumu un vietējo un reģionālo kompetento iestāžu savstarpējo koordināciju;

34. uzskata, ka prasība uzņēmumiem, kas sniedz nacionālos pakalpojumus, iesaistīties valsts sistēmā, kas sniedz informāciju par piedāvājumu un par biļetēm (intermodālām) būtu jānosaka par obligātu, jo saistīto pakalpojumu attīstība ir viens no priekšnosacījumiem, lai sabiedriskais transports, bet īpaši dzelzceļa transports, kļūtu pievilcīgāks;

C. ***Tehniskā sadaļa***

35. piekrīt Komisijas secinājumiem par galvenajām problēmām un par spēkā esošā Eiropas regulējuma tehniskajām nepilnībām;

36. atbalsta Valansjēnā bāzētās Eiropas Dzelzceļa aģentūras (EDzA) lomas stiprināšanu. Tās galvenais uzdevums ir veicināt savstarpējo tehnisko izmantojamību un drošības procedūru saskaņošanu, paātrināt vienotās ekspluatācijas atļaujas izsniegšanas ieviešanu transportlīdzekļiem un stiprināt EDzA pilnvaras, lai novērstu būtiskas problēmas, ko rada 26 valstu iestāžu atšķirīgā izpratne. Transportlīdzekļiem, kurus paredzēts izmantot tikai konkrētā valstī, ekspluatācijas atļaujas arī turpmāk var izsniegt drošības jomā kompetentās valsts iestādes;

37. aicina ņemt vērā, ka ir nepieciešams pārejas periods, līdz tiks panākta pilnīga EDzA spēja īstenot jaunos uzdevumus;

38. atbalsta Komisijas noteikto mērķi samazināt valstu noteikumu skaitu. Šajā nolūkā jāatceļ liekie noteikumi vai tie, kas ir pretrunā ES tiesību aktiem un savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām;

39. atzinīgi vērtē dažus Eiropas Komisijas priekšlikumus par EDzA lomu un par pārsūdzības instances izveidi šajā aģentūrā. Eiropas Komisija ierosina stiprināt tās lomu un to pārveidot par vienotu kontaktpunktu ar lēmumu pieņemšanas pilnvarām dzelzceļa uzņēmumu transportlīdzekļiem un drošības sertifikātiem. Nepieciešams arī stiprināt un padarīt skaidrākas Aģentūras pilnvaras, tās līdzekļus (finansiālos un cilvēkresursus), kā arī tās atbildību. Tas attiecas arī uz Apelācijas padomi;

40. aicina Reģionu komiteju iesaistīt Dzelzceļa aģentūras programmu izstrādē;

41. aicina ņemt vērā savstarpējas izmantojamības pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi un to ietekmi uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām.

II. **IETEIKUMI GROZĪJUMIEM**

1. grozījums

COM(2013) 28 final

Jauns apsvērums aiz 9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Savstarpējības princips ir svarīgs instruments, lai novērstu konkurences kropļošanu; šis princips būtu jāpiemēro attiecībā uz trešo valstu uzņēmumiem, kuri vēlas piedalīties ES publiskā iepirkuma procedūrās.

Pamatojums

Trešo valstu uzņēmumiem nebūtu jādod iespēja piedalīties ES dalībvalstu publiskā iepirkuma procedūrās tikmēr, kamēr attiecīgās trešās valstis savu tirgu nav atvērušas ES dalībvalstu uzņēmumiem.

2. grozījums

COM(2013) 28 final

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sagatavošanai obligātajiem piedāvājumu konkursiem par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ir vajadzīgs papildu laiks, lai nodrošinātu to uzņēmumu, kuriem iepriekš šādi līgumi tika tieši piešķirti, efektīvu un ilgtspējīgu iekšējo pārstrukturēšanu. Tāpēc ir vajadzīgi pārejas pasākumi attiecībā uz tieši piešķirtajiem līgumiem no dienas, kad šī regula stājas spēkā, līdz 2019. gada 3. decembrim.	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sagatavošanai ~~obligātajiem~~ piedāvājumu konkursiem par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ir vajadzīgs papildu laiks, lai nodrošinātu to uzņēmumu, kuriem iepriekš šādi līgumi tika tieši piešķirti, efektīvu un ilgtspējīgu iekšējo pārstrukturēšanu. Tāpēc ir vajadzīgi pārejas pasākumi attiecībā uz tieši piešķirtajiem līgumiem no dienas, kad šī regula stājas spēkā, līdz 2019. gada 3. decembrim.

3. grozījums

COM (2013) 28 final

18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
18. Regulas (EK) Nr. 994/98 ("pilnvarojuma regula") grozījumu kontekstā Komisija ierosināja arī Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3) grozījumus. Lai saskaņotu pieeju grupālā atbrīvojuma regulām valsts atbalsta jomā un saskaņā ar Līguma 108. panta 4. punktā un 109. pantā paredzēto procedūru atbalstu transporta koordinācijai vai kompensācijas par dažu saistību izpildi, kas ir būtiskas sabiedrisko pakalpojumu koncepcijā, kā minēts Līguma 93. pantā, ietvertu pilnvarojuma regulas darbības jomā.	~~18. Regulas (EK) Nr. 994/98 ("pilnvarojuma regula") grozījumu kontekstā Komisija ierosināja arī Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3) grozījumus. Lai saskaņotu pieeju grupālā atbrīvojuma regulām valsts atbalsta jomā un saskaņā ar Līguma 108. panta 4. punktā un 109. pantā paredzēto procedūru atbalstu transporta koordinācijai vai kompensācijas par dažu saistību izpildi, kas ir būtiskas sabiedrisko pakalpojumu koncepcijā, kā minēts Līguma 93. pantā, ietvertu pilnvarojuma regulas darbības jomā.~~

Pamatojums

Ja saistībā ar atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma par kompensācijām tiktu iekļauta atsauce uz citu tiesību aktu, mainītos visa sabiedrisko pakalpojumu saistību regulas struktūra, un sabiedriskais pasažieru transports tiktu pakļauts būtiskam tiesiskās nenoteiktības riskam.

4. grozījums

COM (2013) 28 final

2. panta c) punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetenta iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts, un kura risina pilsētu aglomerācijas vai lauku rajona transporta jautājumus;	c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetenta iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas ~~nav valsts, un~~ neaptver visu kādas dalībvalsts teritoriju vai kura risina reģiona vai pilsētu aglomerācijas, vai lauku rajona transporta jautājumus, tostarp pārrobežu līmenī;

Pamatojums

Formulējumu "nav valsts" var izprast divējādi: kā tādu kompetentu vietējo iestādi, kas neaptver visu vienas dalībvalsts teritoriju vai kā tādu, kuras teritorija aptver divas vai vairākas dalībvalstis. Šī definīcija ir jāprecizē, ņemot vērā tādu organizētāju iestāžu rašanos, kam ir pārrobežu kompetence.

Turklāt šai regulai viennozīmīgi jāattiecas uz reģioniem.

5. grozījums

COM (2013) 28 final

2. panta e) punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
e) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību apjoms neietver visus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas pārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai gūtu vietēju, reģionālu vai vietēja līmeņa tīklu ietekmi.	~~e) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību apjoms neietver visus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas pārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai gūtu vietēju, reģionālu vai vietēja līmeņa tīklu ietekmi.~~ Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību apjoms ietver visus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas atklāj vietēju, reģionālu vai vietēja līmeņa tīklu ietekmi un šo ietekmi var radīt rentablu un nerentablu maršrutu apvienojums.

Pamatojums

Ja kāds no reģionālajiem transporta maršrutiem ir ekonomiski līdzsvarots vai gūst peļņu, ir jābūt iespējai to iekļaut sabiedrisko pakalpojumu līgumā līdztekus maršrutiem, kas nes zaudējumus, jo tādējādi peļņu gūstošais maršruts palīdzētu finansēt citus maršrutus un būtu iespējams optimālāk izmantot darbībai nepieciešamos tehniskos līdzekļus.

6. grozījums

COM (2013) 28 final

2.a panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
1. Kompetentās iestādes izveido un regulāri atjauno sabiedriskā pasažieru transporta plānus, kas aptver visus attiecīgos transporta veidus teritorijā, par kuru tās ir atbildīgas.	1. Kompetentās iestādes izveido un regulāri atjauno sabiedriskā pasažieru transporta plānus, kas aptver visus attiecīgos transporta veidus teritorijā, par kuru tās ir atbildīgas. Šie pienākumi piemērojami tikai aglomerācijām ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotājiem.
Šie sabiedriskā transporta plāni definē sabiedriskā transporta politikas mērķus un īstenošanas līdzekļus, aptverot visus attiecīgos transporta veidus teritorijā, par kuru tās ir atbildīgas. Tie ietver vismaz:	Šie sabiedriskā transporta plāni definē sabiedriskā transporta politikas mērķus un īstenošanas līdzekļus, aptverot visus attiecīgos transporta veidus teritorijā, par kuru tās ir atbildīgas. Tie ietver vismaz:
(a) tīkla struktūru vai maršrutus;	(a) tīkla struktūru vai maršrutus;
(b) pamata prasības, kas jāizpilda sabiedriskā transporta piedāvājumam, piemēram, pieejamība, teritoriālā savienojamība, drošība, transporta un kombinētā savienojumi galvenajos transporta mezglos, piedāvā tādas īpašības kā, piemēram, darbības laiku, pakalpojumu biežumu un minimālo jaudas izmantošanas līmeni;	(b) pamata prasības, kas jāizpilda sabiedriskā transporta piedāvājumam, piemēram, pieejamība, teritoriālā savienojamība, drošība, transporta un kombinētā savienojumi galvenajos transporta mezglos, piedāvā tādas īpašības kā, piemēram, grafika principus ~~darbības laiku~~, un pakalpojumu biežumu ~~un minimālo jaudas izmantošanas līmeni~~;

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(c) kvalitātes standartus, kas attiecas, piemēram, uz pieturvietu iekārtu iezīmēm un ritošo sastāvu, precizitāti un uzticamību, tīrību, klientu apkalpošanu un informāciju, sūdzību izskatīšanu un pārsūdzību, pakalpojumu kvalitātes uzraudzību;	(c) kvalitātes standartus, kas attiecas, piemēram, uz pieturvietu iekārtu iezīmēm un ritošo sastāvu, precizitāti un uzticamību, tīrību, klientu apkalpošanu un informāciju, sūdzību izskatīšanu un pārsūdzību, pakalpojumu kvalitātes uzraudzību;
(d) tarifu politikas principus;	(d) tarifu politikas principus;
(e) darbības prasības, piemēram, divriteņu pārvadāšanu, satiksmes pārvaldību, ārkārtas rīcības plānu pārtraukumu gadījumā.	(e) darbības prasības, piemēram, divriteņu pārvadāšanu, satiksmes pārvaldību, ārkārtas rīcības plānu pārtraukumu gadījumā.
	(f) sociālās un teritoriālās kohēzijas prasības;
Veidojot sabiedriskā transporta plānus, kompetentās iestādes jo īpaši ņem vērā piemērojamos noteikumus par pasažieru tiesībām, sociālo, darba un vides aizsardzību.	Veidojot sabiedriskā transporta plānus, kompetentās iestādes jo īpaši ņem vērā piemērojamos noteikumus par pasažieru tiesībām, sociālo, darba un vides aizsardzību, lai novērstu jebkāda veida dempingu visās šajās jomās.
	Sabiedriskā transporta plāni 1 mēnesi pirms publicēšanas jāiesniedz regulatīvajām iestādēm vienkārša atzinuma sniegšanai.
	Kompetentās iestādes sadarbojas, lai saskaņotu savos transporta plānos ietverto informāciju, un izveido kopējus transporta plānus pārrobežu reģionālajiem transporta pakalpojumiem.
Kompetentās iestādes pieņem sabiedriskā transporta plānus pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām un tos publicē. Šīs regulas nolūkos attiecīgās ieinteresētās personas, kas jāņem vērā, ir vismaz transporta operatori, infrastruktūras pārvaldītāji, ja vajadzīgs, un pasažieru un darba ņēmēju pārstāvības organizācijas.	Kompetentās iestādes pieņem sabiedriskā transporta plānus pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām un tos publicē. Šīs regulas nolūkos attiecīgās ieinteresētās personas, kas jāņem vērā, ir vismaz transporta operatori, infrastruktūras pārvaldītāji, ja vajadzīgs, un pasažieru un darba ņēmēju pārstāvības organizācijas.
	Iepriekšējiem vai pašreizējiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ir jāsniedz kompetentajām iestādēm nepieciešamie dati mēneša laikā no šo iestāžu pieprasījuma saņemšanas, pat ja šo informāciju pieprasa kaimiņu dalībvalsts iestādes.

Pamatojums

Sabiedriskā transporta plāni var kļūt par smagu papildpienākumu, kas neietekmē jau saskaņotās teritoriālās plānošanas nostādnes. Šā grozījuma mērķis ir šo pienākumu attiecināt tikai uz noteikta lieluma aglomerācijām.

Ņemot vērā laika grafika sarežģītību un mainību (kompetentās iestādes to nevar ietekmēt), transporta plānā būtu jāaicina norādīt tikai grafika principus.

Mazizmantotos maršrutos minimālā jaudas izmantošanas līmeņa saistības varētu negatīvi ietekmēt attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu un tas būtu pretrunā kompetentās iestādēs interesēm.

Jāveicina gan intermodalitāte, gan pārrobežu koordinācija.

Sabiedriskā transporta plāniem ir nepieciešami precīzi dati par dažādu transporta veidu tirgus attīstību. Tirgus dalībnieku rīcībā ir galvenie informācijas avoti un tāpēc tiem šī informācija ir jāsniedz kompetentajām iestādēm.

7. grozījums

COM (2013) 28 final

2.a panta 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas un saistītā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi:	Ar s~~S~~abiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācij~~as~~ām un saistīt~~ā~~o kompensācij~~a~~u par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi:
(a) sasniedz sabiedriskā transporta plānu mērķus visrentablākajā veidā;	~~(a)~~ jāsasniedz sabiedriskā transporta plānu mērķ~~us~~i ~~visrentablākajā~~ visefektīvākajā veidā;

8. grozījums

COM (2013) 28 final

4. panta 8. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
8. Kompetentās iestādes dara pieejamu visām ieinteresētajām personām attiecīgo informāciju, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru.	8. Kompetentās iestādes dara pieejamu visām ieinteresētajām personām attiecīgo informāciju, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas pilda vai ir pildījuši sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ir jāpalīdz kompetentajām iestādēm sniegt visus piemērotos datus. Viņi atbild par kompetentajai iestādei sniegto datu precizitāti.
Tajā ietver informāciju par pasažieru pieprasījumu, biļešu cenām, izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem, uz kuriem attiecas konkursa piedāvājums, un sīkas ziņas par infrastruktūras specifikāciju, kas attiecas uz vajadzīgo transportlīdzekļu vai ritošā sastāva darbību, lai tās varētu izstrādāt labi informētus biznesa plānus. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji atbalsta kompetentās iestādes, sniedzot visas attiecīgās infrastruktūras specifikācijas.	Tajā ietver informāciju par pasažieru pieprasījumu, biļešu cenām, izmaksām un ieņēmumiem, kas saistīti ar sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem, uz kuriem attiecas konkursa piedāvājums, un sīkas ziņas par infrastruktūras specifikāciju, kas attiecas uz vajadzīgo transportlīdzekļu vai ritošā sastāva darbību, lai tās varētu izstrādāt labi informētus biznesa plānus. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji atbalsta kompetentās iestādes, sniedzot visas attiecīgās infrastruktūras specifikācijas.
Neatbilstību iepriekš izklāstītajiem noteikumiem juridiski pārskata, kā paredzēts 5. panta 7. punktā.”	Neatbilstību iepriekš izklāstītajiem noteikumiem juridiski pārskata, kā paredzēts 5. panta 7. punktā.”
	Pašreizējam tā maršruta vai tīkla operatoram, par kuru ir izsludināts konkurss, ir bez maksas jāsniedz kompetentai iestādei pilnīgi un precīzi dati, kas nepieciešami piedāvājuma sagatavošanai, īpaši par braucienu pieprasījumu un par pasažieru pārvadājumu ienākumiem, tomēr tas jādara, ievērojot uzņēmējdarbības konfidencialitātes principu.
	Iepriekšējam operatoram un infrastruktūras pārvaldītājam ir jāatmaksā citiem pakalpojumu sniedzējiem visi tie zaudējumi, kas radušies tādu piedāvājumu dēļ, kas veidoti uz nepareizu vai nepilnīgu datu pamata.

Pamatojums

Infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā esošie dati nav pietiekami, jo tie neietver dzelzceļa pakalpojumu sniedzēja komercdatus. Agrākajiem un/vai pašreizējiem pakalpojumu sniedzējiem, bet īpaši vēsturiskajiem pakalpojumu sniedzējiem ir jāsniedz dati, lai bez diskriminācijas būtu iespējams piekļūt informācijai. Šāda saskaņotība ir vajadzīga, lai kompetentās iestādes netiktu apgrūtinātas ar pienākumiem, kurus tās nevar izpildīt.

9. grozījums

COM (2013) 28 final

5. pants, pēc 3. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Kompetentās iestādes var izslēgt trešo valstu operatorus no dalības publiskā iepirkuma procedūrās, ja šajās trešās valstīs nav paredzēta Eiropas Savienības dalībvalstu uzņēmumu dalība publiska iepirkuma procedūrās.

Pamatojums

Trešām valstīm nebūtu jādod iespēja piedalīties ES dalībvalstu publiskā iepirkuma procedūrās, kamēr vien tās pašas savu tirgu neatver ES dalībvalstīm.

10. grozījums

COM (2013) 28 final

5. panta 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
4. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgas valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus:	4. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgas valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus:
(a) ja to gada vidējo vērtību lēš kā: mazāku par EUR 1 000 000 vai mazāku par EUR 5 000 000, ja sabiedrisko pakalpojumu līgumā ietver sabiedrisko dzelzceļa transportu, vai	(a) ja to gada vidējo vērtību lēš kā: mazāku par EUR 1 000 000 vai mazāku par EUR 5 000 000, ja sabiedrisko pakalpojumu līgumā ietver sabiedrisko dzelzceļa transportu, vai
(b) ja tie gadā attiecas uz mazāk nekā 300 000 kilometriem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu vai mazāk nekā 150 000 kilometriem, ja sabiedrisko pakalpojumu līgumā ietver sabiedrisko dzelzceļa transportu.	(b) ja tie gadā attiecas uz mazāk nekā 300 000 kilometriem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu vai mazāk nekā ~~150 000~~ 500 000 kilometriem, ja sabiedrisko pakalpojumu līgumā ietver sabiedrisko dzelzceļa transportu.

Pamatojums

Komisijas piedāvātais dzelzceļa sabiedriskā transporta robežlīmenis – 150 000 kilometri gadā – faktiski izslēdz jebkuru dzelzceļa līniju, kurā šādi dzelzceļa pakalpojumi būtu lietderīgi. 500 000 kilometru robežlīmenis dod iespēju atkāpes no konkursa procedūras noteikumiem attiecināt tikai uz līnijām, kurām ir dzelzceļa transportam atbilstošs garums un kuras tiek izmantotas tik bieži, lai tas būtu rentabli dzelzceļa transportam.

11. grozījums

COM (2013) 28 final

5. pants, pēc 4. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Par ~~L~~lēmumiem par līgumu tiešu piešķiršanu ir ~~jāapstiprina~~ jāapspriežas ar Direktīvas 2012/34/EK 55. pantā ~~noteiktai regulatīvai iestādei~~ noteikto regulatīvo iestādi.

Pamatojums

Ar šo jauno punktu tiek pavērtas iespējas kompetentajai vietējai iestādei piedalīties dzelzceļa transporta organizēšanā, nesašaurinot kompetento vietējo iestāžu tiesības par līgumu tiešu piešķiršanu iekšzemes operatoriem, līdztekus ar šo punktu noteikumos par līgumu tiešu piešķiršanu vienlaikus tiek ierobežotas oligopolu veidošanas iespējas.

12. grozījums

COM (2013) 28 final

5. pants, pēc 6. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu piešķirt dzelzceļa sabiedrisko pakalpojumu līgumus tieši, izņemot pārvadājumus pa cita veida, piemēram, metro vai tramvaja sliežu ceļiem. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz desmit gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu. Tomēr, ja līgums jau ir piešķirts tieši un ja pakalpojumu kvalitātes rādītāji ir kritušies par vairāk nekā vidēji 10 % visa līguma laikā tādu iemeslu dēļ, kuri atrodas sabiedrisko pakalpojumu sniedzošās iestādes kontrolē, pēc šā līguma darbības beigām ir jārīko konkurss. Sešus mēnešus pēc šīs regulas pieņemšanas Eiropas Komisija ar deleģēto aktu palīdzību definē kvalitāti, ņemot vērā virkni kvalitātes rādītāju, kas ietver grafika ievērošanas precizitāti.

Pamatojums

Ir jāatjauno iespēja izmantot līgumu tiešo piešķiršanu, bet ir jāierobežo laiks. Ja rezultāti nav apmierinoši, kompetentai iestādei automātiski ir jārīko konkurss.

13. grozījums

COM (2013) 28 final

5.a panta 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
[…]	[…]

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Kompetentā iestāde var izpildīt prasību, kas izklāstīta pirmajā daļā, vienā no šādiem veidiem:	Kompetentā iestāde var izpildīt prasību, kas izklāstīta pirmajā daļā, vienā no ~~šādiem~~ veidiem, kas veicina apjomradītus ietaupījumus, piemēram:
(a) pati iegādājoties ritošo sastāvu, ko izmanto, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ar nolūku to padarīt pieejamu izraudzītajam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam par tirgus cenu vai kā daļu no sabiedrisko pakalpojumu līguma saskaņā ar 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un, ja vajadzīgs, pielikumu;	(a) pati iegādājoties ritošo sastāvu, ko izmanto, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ar nolūku to padarīt pieejamu izraudzītajam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam par tirgus cenu vai kā daļu no sabiedrisko pakalpojumu līguma saskaņā ar 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un, ja vajadzīgs, pielikumu;
(b) sniedzot garantijas sabiedrisko pakalpojumu līguma izpildei izmantojamā ritošā sastāva finansēšanai par tirgus cenu vai kā daļu no sabiedrisko pakalpojumu līguma saskaņā ar 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un, ja vajadzīgs, pielikumu. Šāda garantija var attiekties uz atlikušās vērtības risku, vienlaikus attiecīgā gadījumā ievērojot atbilstīgos valsts atbalsta noteikumus;	(b) sniedzot garantijas sabiedrisko pakalpojumu līguma izpildei izmantojamā ritošā sastāva finansēšanai par tirgus cenu vai kā daļu no sabiedrisko pakalpojumu līguma saskaņā ar 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu, 6. pantu un, ja vajadzīgs, pielikumu. Šāda garantija var attiekties uz atlikušās vērtības risku, vienlaikus attiecīgā gadījumā ievērojot atbilstīgos valsts atbalsta noteikumus;
(c) publisko pakalpojumu līgumā apņemoties pārņemt ritošo sastāvu pēc līguma beigām par tirgus cenu.	(c) publisko pakalpojumu līgumā apņemoties pārņemt ritošo sastāvu pēc līguma beigām par tirgus cenu;
	(d) izveidojot sadarbību ar kaimiņu vietējām pašvaldībām, lai iegūtu plašāku ritošo sastāvu;
	(e) lūdzot dalībvalsts ieguldījumu, lai palīdzētu segt ritošā sastāva atlikušo vērtību.
[…]	[…]

Pamatojums

Nedrīkst izslēgt nevienu no vietējām finansēšanas metodēm (garantiju, pārņemšanu, tiešu iepirkumu u.c.). Vienlaikus jānodrošina, lai valstis neaizmirst par savu saistību izpildi un lai tās nevarētu izmaksas patvaļīgi pārnest uz vietējām pašvaldībām. Tiesiskajam regulējumam un reglamentējošiem noteikumiem jāstimulē ritošā sastāva tirgus, veicinot apjomradītus ietaupījumus un piemērotus finansēšanas nosacījumus.

14. grozījums

COM (2013) 28 final

8. panta 2.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Sabiedrisko pakalpojumu līgumus par sabiedriskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kas ir tieši piešķirti no 2013. gada 1. janvāra līdz 2019. gada 2. decembrim, var turpināt līdz to beigu termiņam. Tomēr tos nekādā veidā nevar turpināt pēc 2022. gada 31. decembra.	Sabiedrisko pakalpojumu līgumus par sabiedriskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kas ir tieši piešķirti laikā no šīs regulas stāšanās spēkā ~~no 2013. gada 1. janvāra~~ līdz 2019. gada 2. decembrim, var turpināt līdz to beigu termiņam. Tomēr tos nekādā veidā nevar turpināt pēc 2022. gada 31. decembra. Tas neattiecas uz līgumiem, kas noslēgti pirms šīs regulas stāšanās spēkā.

Pamatojums

Ierosināto izmaiņu spēkā stāšanās datumam jāatbilst pārskatītās regulas spēkā stāšanās datumam. Šo noteikumu nedrīkst attiecināt uz līgumiem, kas noslēgti agrāk.

15. grozījums

COM (2013) 29 final

10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Direktīvas 2012/34/ES spēkā esošās prasības ietver tikai juridisko un organizatorisko neatkarību un neatkarību lēmumu pieņemšanā. Tas pilnībā neizslēdz iespēju saglabāt integrētu uzņēmumu, kamēr šajās trijās kategorijās ir nodrošināta neatkarība. Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas neatkarību jānodrošina, ka atbilstošas garantijas izslēdz integrēta uzņēmuma kontroli pār infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanu. Tomēr pat pilnībā īstenotas šādas garantijas pilnībā nelikvidē visas diskriminējošas rīcības iespējas pret konkurentiem, kādas pastāv vertikāli integrētā uzņēmumā. Konkrēti, integrētās struktūrās joprojām pastāv šķērssubsidēšanas potenciāls, vai vismaz regulatīvajām iestādēm ir ļoti grūti kontrolēt un piemērot drošības pasākumus, kuri izveidoti, lai novērstu šādu šķērssubsidēšanu. Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību institucionāla nošķiršana ir visefektīvākais pasākums, kā atrisināt šīs problēmas.	Direktīvas 2012/34/ES spēkā esošās prasības ietver tikai juridisko un organizatorisko neatkarību un neatkarību lēmumu pieņemšanā. Tas ~~pilnībā~~ neizslēdz iespēju saglabāt integrētu uzņēmumu, kamēr ~~šajās trijās kategorijās~~ ir nodrošināta pārvaldītāja un operatoru neatkarība attiecībā uz pamatfunkcijām, respektīvi, lēmumu pieņemšanu par laika nišu sadalījumu un par infrastruktūras tarifikāciju, stacijām, ieguldījumiem un uzturēšanu. Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas neatkarību jānodrošina, ka atbilstošas garantijas izslēdz integrēta uzņēmuma kontroli pār infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanu. ~~Tomēr pat pilnībā īstenotas šādas garantijas pilnībā nelikvidē visas diskriminējošas rīcības iespējas pret konkurentiem, kādas pastāv vertikāli integrētā uzņēmumā. Konkrēti, integrētās struktūrās joprojām pastāv šķērssubsidēšanas potenciāls, vai vismaz regulatīvajām iestādēm ir ļoti grūti kontrolēt un piemērot drošības pasākumus, kuri izveidoti, lai novērstu šādu šķērssubsidēšanu. Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību institucionāla nošķiršana ir visefektīvākais pasākums, kā atrisināt šīs problēmas.~~

Pamatojums

Komisija balstās uz ideoloģisku pamatpieņēmumu, ka pilnīga darbības jomu nodalīšana ir labākais risinājums. Tomēr tas ir tikai ideoloģisks pieņēmums, kas nebūtu jāietver direktīvas projektā, kam jābūt šajā ziņā neitrālam.

16. grozījums

COM (2013) 29 final

6. panta 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Eiropas Komisija ierosina svītrot Direktīvas 2012/34/ES 6. panta 2. punktu	*Grozīt Direktīvas 2012/34/ES 6. panta 2. punktu šādi:*
	Lai nepieļautu nesamērīgas darījuma izmaksas, ~~D~~dalībvalstis var ~~arī~~ paredzēt, ka saistībā ar ~~šādu~~ nodalīšanu tiek organizētas arī skaidri nodalītas nodaļas vienotā uzņēmumā, ja vien šā uzņēmuma darbinieku skaits nepārsniedz 3 000 un tas darbojas vietējā transporta jomā, turklāt infrastruktūra nepārsniedz 150km~~vai arī infrastruktūru un pārvadājumu pakalpojumus pārvalda atsevišķas juridiskas vienības.~~

Pamatojums

Saistībā ar infrastruktūras apsaimniekošanas institucionālo nošķiršanu no transporta pakalpojumu sniegšanas iesakām saglabāt spēkā esošos noteikumus attiecībā uz uzņēmumiem, kuri sniedz vienīgi reģionālus pakalpojumus. Ir jāsaprot, ka mazām struktūrām, kas sniedz pakalpojumus tikai konkrētai infrastruktūrai, šāda institucionāla nošķiršana varētu nozīmēt uzņēmumu ievērojamu fragmentāciju un darbības izmaksu pieaugumu, un līdz ar to arī no publiskajiem līdzekļiem maksāto kompensāciju paaugstināšanos.

17. grozījums

COM (2013) 29 final

7. panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas funkcijas, kas minētas 3. panta 2. punktā, un ir neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.	Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājs veic visas funkcijas, kas minētas 3. panta 2. punktā, un ir neatkarīgs no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem attiecībā uz pamatfunkcijām, respektīvi, lēmumu pieņemšanu par laika nišu sadalījumu un par infrastruktūras tarifikāciju, stacijām, ieguldījumiem un uzturēšanu.
Lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji ir organizēti uzņēmumā, kas ir juridiski nošķirts no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.	Lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, dalībvalstis ~~nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji ir organizēti uzņēmumā, kas ir juridiski nošķirts no visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem~~ var, ievērojot subsidiaritātes principu, brīvi organizēt savu darbību.

18. grozījums

COM (2013) 29 final

7. panta 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
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.	~~Ja šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā infrastruktūras pārvaldītājs ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā, d~~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

Dod iespēju atgriezties pie integrēta modeļa, neraugoties uz direktīvas spēkā stāšanās brīdī pastāvošo stāvokli.

19. grozījums

COM (2013) 29 final

7.b panta 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
3. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt uzraudzības padomei, kura sastāv no vertikāli integrēta uzņēmuma galīgo īpašnieku pārstāvjiem.	3. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt uzraudzības padomei, kura sastāv no vertikāli integrēta uzņēmuma galīgo īpašnieku pārstāvjiem un kompetento vietējo un reģionālo pašvaldību pārstāvjiem, ja viņi vēl nav infrastruktūras pārvaldītāja Vadības padomes locekļi.
[…]	[…]

Pamatojums

Vietējās un reģionālās pašvaldības ir dzelzceļa sistēmas pilntiesīgas dalībnieces. Tāpēc tās ir jāiesaista infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanas vai kontroles instancēs, kas veido dabisku monopolu. Tās veido saikni starp pakalpojumu sniedzējiem un tiešajiem lietotājiem, un tās pārzina viņu vajadzības.

20. grozījums

COM (2013) 29 final

7.b panta 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
5. […] Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta c) apakšpunktā, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidenciālā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.	5. […] Darbinieku pārcelšana, kas nav minēta c) apakšpunktā, starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrētā uzņēmuma juridiskajām vienībām ir iespējama. Darbinieki, kurus skars šis pasākums, ievēro uzņēmējdarbības noslēpumu saistībā ar savu iepriekšējo darbību saskaņā ar komerctiesību praksi. ~~tikai tad, ja var nodrošināt, ka konfidenciālā informācija netiks nodota šīm citām juridiskajām vienībām.~~

Pamatojums

Proporcionalitātes principa piemērošana: konfidenciālas informācijas jēdziens ir pārāk plašs, lai liegtu iekšēju mobilitāti dzelzceļa grupās. Nogaidīšanas posmi un citas drošas barjeras ir pietiekami spēcīgi līdzekļi, lai novērstu konfidenciālas informācijas noplūšanu no vienas dzelzceļa grupas filiāles uz citu. Komerctiesību jomā ir pieņemts, ka šīm personām ir jāievēro uzņēmējdarbības noslēpums.

21. grozījums

COM (2013) 29 final

7. b pants, pēc 7. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Eiropas Komisijai līdz 2019. gada 1. janvārim ir jāievieš precīzi noteikumi par mobilajiem darba ņēmējiem, izstrādājot noteiktu sertifikācijas procedūru apkalpes locekļiem, lai novērstu dempinga praksi un algu konkurenci.

Pamatojums

Dzelzceļa nozarē ir jānovērš dempinga prakse un algu konkurence, kas ir novērota autotransporta un jūras transporta nozarē.

22. grozījums

COM (2013) 29 final

7.c pants

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Atbilstības apstiprināšanas procedūra	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	1. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas izlemj, vai infrastruktūras pārvaldītāji, ~~kas ietilpst vertikāli integrētā uzņēmumā~~, izpilda 7., 7.a un 7.b panta prasības un vai šo prasību īstenošana ir pietiekama, lai

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
nodrošinātu vienādus nosacījumus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgajā tirgū novērstu konkurences traucējumus.	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.	2. Komisijai ir tiesības samērīgos termiņos pieprasīt attiecīgajai 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.
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:	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	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	b) attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs neizpilda prasības, kas noteiktas 7., 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.	c) prasību, kas noteiktas 7., 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.	Komisija ~~samērīgā termiņā~~ pieņem lēmumu 30 darba dienu laikā.
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.	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 30 darba dienu laikā.
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.	5. Neskarot 1. līdz 4. punktu, atbilstību prasībām, kas noteiktas 7., 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.

Pamatojums

Komisija nošķir vertikāli integrētus uzņēmumu. Eiropas Komisijas veiktās kontroles apmēram vajadzētu būt vienādam gan attiecībā uz integrētiem, gan uz atsevišķiem uzņēmumiem. Kā jebkurai kontroles iestādei arī Komisijai ir jāievēro precīzi termiņi, lai stiprinātu tiesisko noteiktību visām pusēm.

23. grozījums

COM (2013) 29 final

7.d panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Koordinācijas komiteja	Koordinācijas komiteja
1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji katram tīklam izveido un organizē koordinācijas komitejas. Šajā komitejā uzņem vismaz infrastruktūras pārvaldītāju, zināmos pretendentus 8. panta 3. punkta nozīmē un – pēc to pieprasījuma – potenciālos pretendentus, 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.	1. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji katram tīklam, neatkarīgi no tā, vai tas ir valsts, reģionālais vai vietējais tīkls, izveido un organizē koordinācijas komitejas. Šajā komitejā uzņem vismaz infrastruktūras pārvaldītāju, zināmos pretendentus 8. panta 3. punkta nozīmē un – pēc to pieprasījuma – potenciālos pretendentus, tos pārstāvošās organizācijas, dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu lietotāju pārstāvjus un ~~attiecīgā gadījumā~~ attiecīgās reģionālās un vietējās iestādes. Dalībvalsts un attiecīgās regulatīvās iestādes pārstāvjus uzaicina uz koordinācijas komitejas sanāksmēm kā novērotājus.

Pamatojums

Tā kā transporta jomā reģionālajām un vietējām pašvaldībām ir būtiska ietekme, tām noteikti ir jābūt iesaistītām koordinācijas komitejā.

24. grozījums

COM (2013) 29 final

7.e panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls	Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls
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/ES.	1. Divus gadus pēc šīs direktīvas ieviešanas ~~D~~dalībvalstis ~~nodrošina~~pieprasa, ~~ka~~lai 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. 913/201011 un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanas plānu, kas noteikts Lēmumā 2012/88/ES, un lai nodrošinātu reģionālo sadarbību dzelzceļa jomā pārrobežu līmenī.
Komisija ir tīkla dalībnieks. Tā koordinē un atbalsta tīkla darbu un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus tīklam. Tā nodrošina attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju aktīvu sadarbību.	Komisija ir tīkla dalībnieks. Tā koordinē un atbalsta tīkla darbu un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus tīklam. Tā nodrošina attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju aktīvu sadarbību. Vismaz reizi divos gados tā par šā tīkla panākto informē Reģionu komiteju un 57. pantā minēto regulatīvo iestāžu tīklu.

Pamatojums

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls ir iespēja pārrobežu darbības problēmas risināt pareizā līmenī. Tajā ir jāiesaista vietējās pašvaldības. Arī regulatīvo iestāžu tīkls ir jāinformē par infrastruktūras pārvaldītāju tīkla panākto.

25. grozījums

COM (2013) 29 final

Pēc 7.e panta pievienot jaunu pantu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Infrastruktūras pārvaldītājs no savu loceklu vidus izvirza pārstāvi, kas atbild par attiecībām ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām. Šim pārstāvim ir jāvar infrastruktūras pārvaldītāja vārdā 5 dienu laikā atbildēt uz vietējās vai reģionālās pašvaldības pieprasījumiem.

Pamatojums

Nostiprinot infrastruktūras pārvaldītāju pilnvaras, ar infrastruktūras pārvaldītāju tīkla palīdzību ir jāpalielina viņu atbildība kā starptautiskā, tā arī vietējā līmenī. Nodrošinot vienīgā kontaktpunkta funkciju un saziņu ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām, tam jāspēj ātri atbildēt uz uzdotajiem jautājumiem.

26. grozījums

COM (2013) 29 final

10. pants, pēc 2. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Lai garantētu nediskriminējošu piekļuvi stacijām, staciju un to sliežu ceļu pārvaldītāji nodrošina operatoriem un visiem pretendentiem tiešsaistē pieejamu veidlapu sūdzību iesniegšanai. Regulatīvās iestādes un kompetentās iestādes saņem gada pārskatu par šīm sūdzībām.

Pamatojums

Ir jāvar regulāri pārbaudīt, vai piekļuve ir iespējama bez diskriminācijas, un īpaši būtiski tas ir vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kurām ir svarīgi, lai lietotājiem būtu pieejams kvalitatīvs transporta piedāvājums.

27. grozījums

COM (2013) 29 final

11. panta 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK 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:	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~~ divu mēnešu laikā pēc informācijas par paredzēto pasažieru pārvadājumu, kā paredzēts 38. panta 4. punktā, saņemts pieprasījums no:

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķīra sabiedrisko pakalpojumu līgumu;	a) kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķīra sabiedrisko pakalpojumu līgumu;
b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;	b) jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu;
c) infrastruktūras pārvaldītājs;	c) infrastruktūras pārvaldītājs;
d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedriskā pakalpojuma līgumu.	d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno sabiedriskā pakalpojuma līgumu.

Pamatojums

Viena mēneša termiņš ir par īsu, lai iebilstu pret jaunu transporta pakalpojumu, kas ietekmē sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

28. grozījums

COM (2013) 29 final

13.a panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Kopīgas informācijas un integrētās biļešu sistēmas	Kopīgas informācijas un integrētās biļešu sistēmas
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.	1. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1371/2007 un Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis ~~var prasīt~~ prasa, 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~~ Kad 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. Vietējo un reģionālo pašvaldību pārstāvju kolēģija darbojas kā šīs juridiskās vienības vai asociācijas locekle un pilnībā piedalās tās lēmumu pieņemšanā.

Pamatojums

Šis pants ir juridiskais pamats reģionu mērķim saskaņot biļešu sistēmu konkurences apstākļos. Ar tā palīdzību reģioniem tiek dota iespēja risināt daudzveidīgās problēmas, kas ir radušās biļešu sistēmās stacijās, ko pārvalda vēsturiskie operatori.

Prasība, lai nacionālos pakalpojumus sniedzošie uzņēmumi iesaistās valsts sistēmā, būtu jānosaka par obligātu, jo saistīto pakalpojumu attīstība ir viens no svarīgākajiem priekšnosacījumiem, lai uzlabotu sabiedriskā transporta veidu, bet īpaši dzelzceļa transporta pievilcību. Tāpēc vietējās pašvaldības ir jāiesaista sistēmas pārvaldībā.

29. grozījums

COM (2013) 29 final

59. pants, pēc 3. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Neskarot šīs direktīvas 13. panta 3. punktu un vietējos kravu pārvadājumus (*short-liner*), uz vertikāli integrētiem uzņēmumiem, kas pārvalda infrastruktūras, kuru garums nepārsniedz 150 km, vai kas dzelzceļa pakalpojumus sniedz tikai tuvākajā apkaimē, neattiecas 7., 7.a, 7.b un 7.c pants, ja šie pakalpojumi ietver jūras vai iekšzemes ostas infrastruktūras pārvaldību kā palīgdarbu.

Pamatojums

Šā grozījuma mērķis ir mazos dzelzceļa tīklus, kā arī tuvākajā apkaimē sniegtos pakalpojumus, kas atbilst vietējam vai zema līmeņa pieprasījumam, izslēgt no 7., 7.a, 7.b un 7.c panta darbības jomas. Tiek atgādināts arī par nediskriminējošu piekļuvi apkalpes vietām.

30. grozījums

COM (2013) 29 final

59. pants, pēc 3. punkta pievienot jaunu punktu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	Uz vertikāli integrētiem uzņēmumiem, kas pārvalda šīs direktīvas 32. panta 3. punktā minētos konkrētos ieguldījumu projektus, kuriem tieši jākonkurē ar citiem transporta veidiem, neattiecas 7., 7.a, 7.b un 7. c pants.

Pamatojums

Šā grozījuma mērķis ir, nodrošinot saskaņotību ar citiem Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem, no 7., 7.a, 7.b un 7. c panta darbības jomas izslēgt tos īpašos "konkrēto ieguldījumu projektu" gadījumus, kas kļūs rentabli tikai pēc ļoti ilga laika.

31. grozījums

COM (2013) 27 final

29. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(29) Lai efektīvi nodrošinātu Aģentūras funkciju izpildi, dalībvalstīm un Komisijai vajadzētu būt pārstāvētām Vadības padomē, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, tostarp pilnvaras izstrādāt budžetu un apstiprināt gada un daudzgadu darba programmas.	(29) Lai efektīvi nodrošinātu Aģentūras funkciju izpildi, dalībvalstīm un Komisijai vajadzētu būt pārstāvētām Vadības padomē, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, tostarp pilnvaras izstrādāt budžetu un apstiprināt gada un daudzgadu darba programmas, – par šiem tematiem ir jāapspriežas ar Reģionu komiteju.

Pamatojums

Saistībā ar EDzA gada un daudzgadu darba programmu ir jāapspriežas ar dzelzceļa tīklu pārstāvošo organizāciju tīklu un Reģionu komiteju, jo uz tām attiecas EDzA rezultāti un darba prioritātes.

32. grozījums

COM(2013) 27 final

33. panta 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Par 2. punkta c) un d) apakšpunktā minēto licenču un sertifikātu izdošanu atbildīgās valstu iestādes Aģentūrai viena mēneša laikā paziņo par katru konkrētu lēmumu minētās licences un sertifikātus izdot, atjaunināt, grozīt vai atcelt.	Par 2. punkta c) un d) apakšpunktā minēto licenču un sertifikātu izdošanu atbildīgās valstu iestādes Aģentūrai viena mēneša laikā paziņo par katru konkrētu lēmumu minētās licences un sertifikātus izdot, atjaunināt, grozīt, atteikt vai atcelt, pienācīgi to pamatojot. Pēc ieinteresēto pušu uzklausīšanas aģentūra viena mēneša laikā apstiprina vai atceļ katru šādu lēmumu.

Pamatojums

Nedrīkst pieļaut, ka valstu iestādes vēl pirms vēršanās Eiropas Savienības Tiesā jau ir izsmēlušas visas pieņemto lēmumu pārsūdzības iespējas; tāpēc ir vajadzīga Eiropas Dzelzceļa aģentūras iesaiste, lai apstiprinātu vai atceltu valstu lēmumus, kas neatbilst Eiropas vienotās dzelzceļa telpas koncepcijai.

33. grozījums

COM (2013) 27 final

48. panta 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
5. Katru gadu līdz 30. novembrim Vadības padome arī pieņem un atjaunina stratēģisku daudzgadu darba programmu. Tiek ņemts vērā Komisijas atzinums. Par projektu konsultējas ar Eiropas Parlamentu un 34. pantā minētajiem tīkliem. Pieņemto daudzgadu darba programmu nosūta dalībvalstīm, Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un tīkliem, kas minēti 34. pantā.	5. Katru gadu līdz 30. novembrim Vadības padome arī pieņem un atjaunina stratēģisku daudzgadu darba programmu. Tiek ņemts vērā Komisijas atzinums. Par projektu konsultējas ar Eiropas Parlamentu, Reģionu komiteju un 34. pantā minētajiem tīkliem. Pieņemto daudzgadu darba programmu nosūta dalībvalstīm, Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Reģionu komitejai un tīkliem, kas minēti 34. pantā.

Pamatojums

Par Aģentūras daudzgadu darba programmu būtu jāapspriežas arī ar Reģionu komiteju, jo vietējās un reģionālās pašvaldības piedalās ritošā sastāva finansēšanā un tās ir tieši ieinteresētas savstarpējas izmantojamības un drošības uzlabošanā.

34. grozījums

COM (2013) 27 final

54. panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
1. Apelācijas padomei var iesniegt apelāciju pret lēmumiem, ko Aģentūra pieņēmusi saskaņā ar 12., 16., 17. un 18. pantu.	1. Apelācijas padomei var iesniegt apelāciju pret lēmumiem, ko Aģentūra pieņēmusi saskaņā ar 12., 16., 17. un 18. pantu, vai ja tā nav reaģējusi noteiktajā termiņā.

Pamatojums

Ja Aģentūra nerīkojas vai nepieņem lēmumu noteiktajā termiņā, ir jābūt apelācijas iespējām.

35. grozījums

COM (2013) 27 final

56. panta 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
1. Pārbaudot apelāciju, Apelācijas padome rīkojas ātri. Tik bieži, cik vajadzīgs, tā uzaicina pārsūdzības procesā iesaistītās puses noteiktos termiņos iesniegt piezīmes par tās paziņojumiem vai par citu pārsūdzībā iesaistīto pušu ziņojumiem. Pārsūdzības procesā iesaistītajām pusēm ir tiesības izteikties mutiski.	1. Pārbaudot apelāciju, Apelācijas padome rīkojas ātri. Tik bieži, cik vajadzīgs, tā uzaicina pārsūdzības procesā iesaistītās puses noteiktos termiņos iesniegt piezīmes par tās paziņojumiem vai par citu pārsūdzībā iesaistīto pušu ziņojumiem. Pārsūdzības procesā iesaistītajām pusēm ir tiesības izteikties mutiski. Apelācijas padome izskata visas sūdzības un vajadzības gadījumā pieprasa sniegt nepieciešamo informāciju, un apspriežas ar iesaistītajām pusēm viena mēneša laikā, sākot no sūdzības saņemšanas. Tās pienākums ir atbildēt uz visām sūdzībām un veikt pasākumus, kas nepieciešami problēmas atrisināšanai, kā arī saprātīgā termiņā, kas noteikts iepriekš un ne vēlāk kā divu mēnešu laikā no visas nepieciešamās informācijas saņemšanas brīža informēt iesaistītās puses par lēmumu, sniedzot pamatojumu. Ja Aģentūra noteiktajā termiņā nereaģē, Apelācijas padome var izdot rīkojumu un vajadzības gadījumā noteikt soda naudu.

Pamatojums

Ir svarīgi norādīt, kādas procedūras un termiņi jāievēro Apelācijas padomei, izskatot tai iesniegtās sūdzības (piemēram, būtu jānosaka, kurā brīdī prasība tiek uzskatīta par saņemtu, lai būtu iespējams aprēķināt termiņu pēc procedūras uzsākšanas).

Apelācijas padomei būtu jānosaka konkrētas pilnvaras lēmumu piemērošanai, piemēram rīkojums vai soda nauda (periodisks soda maksājums), īpaši tad, ja nav ievērots savlaicīgas rīcības pienākums.

36. grozījums

COM (2013) 27 final

Pēc 77. panta pievienot jaunu pantu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	1. Aģentūra pieņem lēmumus saskaņā ar 12., 16., 17. un 18. pantu sākot no [2 gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā]. Līdz minētajai dienai dalībvalstis turpina īstenot piemērojamos tiesību aktus un noteikumus.

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	2. Papildu pārejas posmā, kas sākas no 1. punktā minētās dienas, dalībvalstis 42 mēnešus var turpināt izsniegt sertifikātus un atļaujas, atkāpjoties no 12., 16., 17. un 18. panta, saskaņā ar nosacījumiem, ko Komisija precizējusi noteikumos, kuri pieņemti šo pantu īstenošanai atbilstoši 75. pantam. Pirms lēmumu pieņemšanas Aģentūras pienākums ir novērtēt: — vai tas nemazina dzelzceļa drošības līmeni un/vai — vai tas nerada patvaļīgu diskrimināciju vai pārmērīgu kāda dzelzceļa transporta veida ierobežojumu. Aģentūra var aicināt attiecīgās valsts iestādes mainīt lēmumu, pārtraukt tā piemērošanu vai to atsaukt. Ja valsts drošības iestāde atsakās rīkoties, Aģentūra šo jautājumu var iesniegt Komisijai vai 75. pantā minētai komitejai.

Pamatojums

Izmantojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras pārejas posma modeli attiecībā uz atbildību par lidmašīnu apstiprināšanu, būtu jāizveido EDzA modelis, lai varētu pakāpeniski pieņemt darbā papildu darbiniekus un viņus sagatavot jaunu uzdevumu veikšanai.

37. grozījums

COM (2013) 30 final

I pielikuma 4.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	3. **Izmaksu kontrole** Veicot ierosināto pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, ņem vērā arī šādus faktorus: — ierosinātā pasākuma izmaksas, — savstarpējai izmantojamībai radītais ieguvums, kas panākts, darbības jomā ietverot īpašas tīklu un ritekļu apakškategorijas, — izmaksu un kapitālizdevumu samazināšanos, kas gūta ar apjomradītiem ietaupījumiem un ritekļu labāku izmantošanu, — investīciju un apkopes/ekspluatācijas izmaksu samazināšanās, kas sasniegta, palielinoties ražotāju un uzturēšanas uzņēmumu konkurencei, — ieguvums videi, ko rada dzelzceļa sistēmas tehniskie uzlabojumi, — ekspluatācijas drošības palielināšanās. Veicot šo novērtēšanu, norāda arī visu iesaistīto uzņēmumu un ekonomikas dalībnieku, kā arī vietējo un reģionālo pašvaldību potenciālo ietekmi.

Pamatojums

Šī pašreizējās direktīvas daļa (I pielikuma 4.2. punkts) būtu jāiekļauj ar mērķi īstenot visu potenciālo tehnisko risinājumu paredzamo izmaksu un ieguvumu vērtēšanu visām savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām, lai ieviestu visefektīvākos risinājumus, kas būtu izdevīgi vietējām un reģionālajām pašvaldībām.

Briselē, 2013. gada 8. oktobrī

Reģionu komitejas
priekšsēdētājs
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO