

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2007/58/EK

(2007. gada 23. oktobris),

ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2007. gada 31. jūlijā apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁴⁾ bija paredzēta, lai veicinātu Kopienas dzelzceļu pielāgošanu vienotā tirgus prasībām un uzlabotu to efektivitāti.

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras

jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ⁽⁵⁾ attiecas uz principiem un procedūrām, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu.

(3) Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu" Komisija paziņoja par nodomu turpināt iekšējā tirgus veidošanu dzelzceļa pakalpojumiem, ierosinot atvērt starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu.

(4) Šīs direktīvas mērķis ir pievērsties starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai Kopienā, un tādējādi tai nebūtu jāattiecas uz pārvadājumiem starp dalībvalsti un trešo valsti. Turklāt dalībvalstīm vajadzētu spēt piemērot šo direktīvu pārvadājumiem, ko veic tranzītā caur Kopienu.

(5) Saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem šobrīd paveras ļoti kontrastējoša aina. Tālsatiksmes pārvadājumiem (piemēram, nakts vilcieniem) ir grūtības, un vairākus no tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas tos veic, nesen ir atcēlušī, lai ierobežotu zaudējumus. No otras puses, starptautisko ātrgaitas pārvadājumu tirgū pārvadājumu apjoms ir krasi pieaudzis, un tas turpinās enerģiski attīstīties, līdz 2010. gadam divkārsējot un savstarpēji savienojot Eiropas ātrgaitas tīklus. Tomēr abos gadījumos spēcīgs konkurences spiediens ir jūtams no zemo cenu aviosabiedrībām. Tādēļ ir būtiski stimulēt jaunas ierosmes, veicinot konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

⁽¹⁾ OV C 221, 8.9.2005., 56. lpp.

⁽²⁾ OV C 71, 22.3.2005., 26. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 28. septembra Atzinums (OV C 227 E, 21.9.2006., 460. lpp.), Padomes 2006. gada 24. jūlija Kopējā nostāja (OV C 289 E, 28.11.2006., 30. lpp.), Eiropas Parlamenta 2007. gada 18. janvāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. septembra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2007. gada 26. septembra Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

⁽⁵⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

- (6) Starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu nav iespējams atvērt bez sīki izstrādātiem noteikumiem par piekļuvi infrastruktūrai, būtiska progresa savstarpējās izmantojamības ziņā un stingras sistēmas attiecībā uz dzelzceļa drošību valsts un Eiropas mērogā. Visi šie elementi šobrīd ir nodrošināti pēc šādu direktīvu transponēšanas: Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/12/EK⁽¹⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/51/EK⁽²⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/13/EK⁽³⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK, Direktīva 2001/14/EK, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos⁽⁴⁾. Šos jaunos reglamentējošos noteikumus līdz ierosinātajam termiņam jāpapildina ar stabilitu, konsolidētu praksi atvērt tirgu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem. Tas prasīs konkrētu laiku. Tirgus atvēršanas termiņam tādēļ vajadzētu būt 2010. gada 1. janvārim.
- (7) Tādu dzelzceļa pārvadājumu skaits, kas tiek veikti bez pieturām, ir ļoti neliels. Pārvadājumos ar pieturām ir nepieciešams atļaut jauniem tirgus dalībniekiem pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus, lai nodrošinātu, ka šādām operācijām ir reāla iespēja būt ekonomiski stabilām, un novērstu to, ka potenciālie konkurenti tiek nostādīti nelabvēlīgā situācijā salīdzinājumā ar esošajiem operatoriem, kuriem ir tiesības pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus. Šīm tiesībām nebūtu jāskar Kopienas un valstu noteikumus attiecībā uz konkurences politiku.
- (8) Jaunas atvērtas piekļuves, starptautisku pārvadājumu ar pieturām ieviešanai nevajadzētu izraisīt tirgus atvēršanu iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, bet tikai koncentrēties uz pieturām, kas ir iekļautas starptautiskā maršrutā. Šajā sakarā to ieviešanai vajadzētu attiekties uz pakalpojumiem, kuru galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus, kas dodas starptautiskos braucienos. Nosakot, vai tāds ir pakalpojuma galvenais mērķis, būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attiecīgi no vietējo vai starptautisko pasažieru pārvadājumiem iegūtā apgrozījuma un apjoma proporcija, kā arī pakalpojuma ilgums. Šī noteikšana pēc ieinteresētās puses lūguma būtu jāveic attiecīgajai regulatīvajai iestādei.
- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoce-
- ļiem⁽⁵⁾ pilnvaro dalībvalstis un vietējās iestādes piešķirt pakalpojumu valsts līgumus. Šajos līgumos var būt noteiktas ekskluzīvas tiesības sniegt dažus pakalpojumus. Tāpēc ir jānodrošina, lai minētās regulas noteikumi būtu saskaņoti ar principu par starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršanu konkurencei.
- (10) Atvērt konkurencei starptautiskos pasažieru pārvadājumus, kas ietver tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kura atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp tādā, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, var radīt sekas to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu organizēšanai un finansēšanai, kas tiek veikti saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina ierobežot piekļuves tiesības tirgum, ja šādu tiesību izmantošana varētu izjaukt šo pakalpojumu valsts līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja attiecīgā regulatīvā iestāde, kas paredzēta Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā, sniedz piekrišanu, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, pēc tās kompetentās iestādes lūguma, kas piešķirusi pakalpojumu valsts līgumu.
- (11) Dažas dalībvalstis jau ir sākušas atvērt tirgu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, izmantojot pārskatāmu, atklātu konkursa izsludināšanas procedūru dažu šādu pārvadājumu veikšanai. Tām nebūtu jāuzliek par pienākumu nodrošināt pilnīgi atvērtu piekļuvi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, jo šī konkurence par tiesībām izmantot dažus dzelzceļa maršrūtus ir ietvērusi pietiekamu šo pakalpojumu īstenošanas tirgus vērtības pārbaudi.
- (12) Novērtējot, vai pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars varētu tikt izjaukts, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji, piemēram, ietekme uz pakalpojumu valsts līgumā iekļauto pakalpojumu rentabilitāti, tostarp to radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķir līgumu, pasažieru pieprasījums, biļešu cena, biļešu pārdošanas kārtība, pieturu atrašanās vieta un skaits abās robežas pusēs, kā arī ierosinātā jaunā pārvadājuma grafiks un biežums. Ievērojot šāda novērtējuma rezultātus un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu, dalībvalstis varētu piešķirt, grozīt vai aizliegt pieprasītās tiesības par piekļuvi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tostarp iekasēt maksu no jauna starptautiska pasažieru pārvadājuma operatora, ņemot vērā ekonomisko analīzi un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem un vienlīdzības un nediskriminācijas principiem.

(1) OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

(2) OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

(3) OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

(4) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

(5) Sk. šā OV 1 lpp.

- (13) Lai atbalstītu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu darbību uz līnijām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm vajadzētu varēt pilnvarot iestādes, kas atbildīgas par šiem pakalpojumiem, iekasēt maksu par pasažieru pārvadājumiem, kas atrodas šo iestāžu jurisdikcijā. Šai maksai būtu jāpapildina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansējums, kas noteikts pakalpojumu valsts līgumos, kuri noslēgti atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem. Tai vajadzētu būt iekasētai atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem un jo īpaši saskaņā ar taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem.
- (14) Regulatīvajai iestādei būtu jāpilda savas funkcijas tā, lai tai nebūtu nekādu interešu konfliktu un lai tā nekādi nebūtu iesaistīta attiecīgā pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā. Jo īpaši, ja tai organizatorisku vai juridisku apstākļu dēļ ir ciešas saiknes ar kompetento iestādi, kas ir iesaistīta attiecīgā pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā, būtu jānodrošina tās funkcionālā neatkarība. Regulatīvās iestādes pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tā varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi un vajadzības gadījumā iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem.
- (15) Šī direktīva ir nākamais posms dzelzceļa tirgus atvēršanā. Dažas dalībvalstis jau ir atvērušas tirgu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem savā teritorijā. Šajā kontekstā šo direktīvu nevajadzētu saprast tā, ka tā rada šīm dalībvalstīm saistības sniegt pirms 2010. gada 1. janvāra piekļuves tiesības dzelzceļa uzņēmumiem, kas licencēti dalībvalstī, kurā līdzīgas tiesības netiek piešķirtas.
- (16) Lai veicinātu ieguldījumus pakalpojumos, kur izmanto specializētu infrastruktūru, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līnijas, pieteikuma iesniedzējiem ir jābūt spējīgiem plānot un nodrošināt tiesisko noteiktību par apjomīgiem ilgtermiņa ieguldījumiem. Tādēļ šiem uzņēmumiem parasti būtu jārada priekšnoteikumi pamatlīgumu slēgšanai līdz 15 gadiem.
- (17) Valstu regulatīvajām iestādēm, pamatojoties uz Direktīvas 2001/14/EK 31. pantu, būtu jāapmainās ar informāciju un atsevišķos vajadzības gadījumos jāaskaņo principi un prakse, kā novērtēt to, vai tiek izjaukts pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars. Tām būtu pakāpeniski jāizstrādā uz savu pieredzi balstītas pamatnostādnes.
- (18) Šīs direktīvas piemērošana būtu jāizvērtē, pamatojoties uz ziņojumu, ko Komisija iesniegs divus gadus pēc starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas dienas. Šajā ziņojumā būtu jānovērtē tirgus attīstība, tostarp sagatavošanās darbu stāvoklis turpmākai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai. Komisijai šajā ziņojumā būtu jāanalizē dažādi šā tirgus organizācijas veidi un šīs direktīvas ietekme uz pakalpojumu valsts līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisijai būtu jāņem vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošana un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisijai šajā ziņojumā vajadzības gadījumā būtu jāierosina papildu pasākumi, lai veicinātu šādu tirgu atvēršanu, un būtu jānovērtē šādu pasākumu ietekme.
- (19) Direktīvu 91/440/EEK un 2001/14/EK īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (20) Komisijai jo īpaši būtu jābūt pilnvarotai pielāgot pielikumus šīm direktīvām. Tā kā šie pasākumi ir vispārēja rakstura un ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, tie ir jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas ir noteikta Lēmuma 1999/468/EK 5.a punktā.
- (21) Dalībvalstij, kurā nav dzelzceļu sistēmas un nav arī plānots tuvākajā laikā tādu izveidot, tiktu uzlikts nesamērīgs un nevajadzīgs pienākums, ja tai būtu bijis jātransponē un jāievieš Direktīvas 91/440/EEK un 2001/14/EK. Tādēļ šādas dalībvalstis visā laikposmā, kamēr tajās nav dzelzceļu sistēmas, būtu jāatbrīvo no pienākuma transponēt un ieviest šīs direktīvas.
- (22) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, Kopienas dzelzceļu attīstību, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, ņemot vērā vajadzību nodrošināt taisnīgus un nediskriminējošus nosacījumus attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai un ievērojot acīmredzamo starptautisko mērogu, kādā funkcionē svarīgas dzelzceļu tīklu daļas, kā arī to, ka vajadzīga saskaņota starpvalstu darbība, šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kā tas noteikts minētajā pantā, šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (23) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁾ dalībvalstīm ieteikts izstrādāt savas tabulas gan pašu lietošanai, gan arī Kopienas vajadzībām, pēc iespējas labāk atainojot attiecības starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.

(1) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

(2) OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

(24) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīvas 91/440/EEK un 2001/14/EK,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo Direktīvu 91/440/EEK groza šādi.

1. Direktīvas 2. pantu papildina ar šādu punktu:

“4. Dalībvalstis var nepiemērot šo direktīvu attiecībā uz jebkuru dzelzceļa pārvadājumu, ko veic tranzītā caur Kopienas un kas sākas un beidzas ārpus Kopienas teritorijas.”

2. Direktīvas 3. panta ceturto ievilkumu svītrot.

3. Aiz 3. panta piektā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

— “starptautisks pasažieru pārvadājums” ir pasažieru pārvadāšanas pakalpojums, kurā vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu un kura galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu.”

4. Aiz 3. panta sestā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

— “tranzīts” ir Kopienas teritorijas šķērsošana, ko veic, šajā teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus.”

5. Svītrot 5. panta 3. punkta pirmo ievilkumu.

6. Svītrot vārdus “un starptautiskie uzņēmumu grupējumi” 8. panta 1. punktā.

7. Direktīvas 10. panta 1. punktu svītrot.

8. Direktīvas 10. pantā iekļauj šādus punktus:

“3.a Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, uz ko attiecas 2. pants, līdz 2010. gada 1. janvārim visās dalībvalstīs piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai, lai tie varētu veikt starptautisku pasažieru pārvadājumu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, veicot starptautisku pasažieru pārvadājumu, ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskajā maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī.

Piekļuves tiesības to dalībvalstu infrastruktūrai, kurās starptautisko pasažieru dzelzceļa pārvadājumu daļa pārsniedz pusi no dzelzceļa uzņēmumu pasažieru pārvadājumu apgrozījuma šajā dalībvalstī, nodrošina līdz 2012. gada 1. janvārim.

To, vai pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, nosaka Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes pēc attiecīgo kompetento iestāžu un/vai ieinteresēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lūguma.

3.b Dalībvalstis var ierobežot 3.a punktā paredzētās piekļuves tiesības tādiem pārvadājumiem no izbraukšanas vietas līdz galamērķa vietai, uz kuriem attiecas viens vai vairāki pakalpojumu valsts līgumi, kas noslēgti saskaņā ar spēkā esošiem Kopienas tiesību aktiem. Šādu ierobežojumu sekas nevar būt tiesību ierobežošana uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, izņemot, ja šo tiesību izmantošana izjauktu pakalpojumu valsts līguma ekonomisko līdzsvaru.

To, vai ekonomiskais līdzsvars būtu izjaukts, nosaka Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, pamatojoties uz objektīvām ekonomiskām analizēm un iepriekš noteiktiem kritērijiem, ja saņemts lūgums no:

- kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir pakalpojumu valsts līgumu,
- jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu,
- infrastruktūras pārvaldītāja vai
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu.

Kompetentās iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus, sniedz attiecīgajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm visu informāciju, kas pamatoti vajadzīga, lai varētu pieņemt lēmumu. Regulatīvā iestāde, vajadzības gadījumā apspriežoties ar visām attiecīgajām pusēm, izskata visu sniegto informāciju un informē attiecīgās puses par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā, saprātīgā termiņā, tomēr ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un norāda termiņu, kurā, kā arī nosacījumus, ar kādiem

- attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes,
- infrastruktūras pārvaldītājs,

- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu, vai
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas meklē piekļuves iespēju,

var pieprasīt lēmuma pārskatīšanu.

3.c Dalībvalstis var arī ierobežot tiesības starptautiska pasažieru pārvadājuma maršrutā uzņemt un izlaist pasažierus stacijās, kas atrodas vienā un tajā pašā dalībvalstī, ja ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām ir piešķirtas saskaņā ar koncesijas līgumu, kas piešķirts pirms 2007. gada 4. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru un atbilstīgi attiecīgajiem Kopienas tiesību aktu principiem. Šis ierobežojums var būt spēkā tik ilgi, cik ilgi ir spēkā sākotnējais līgums, vai arī 15 gadus, atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks.

3.d Šīs direktīvas noteikumi neuzliek dalībvalstij par pienākumu pirms 2010. gada 1. janvāra piešķirt 3.a punktā minētās piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to tieši vai netieši kontrolētiem meitasuzņēmumiem, kas licencēti citā dalībvalstī, kur līdzīgas piekļuves tiesības nav piešķirtas.

3.e Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka 3.b, 3.c un 3.d punktā minētie lēmumi ir pakļauti tiesiskai kontrolei.

3.f Neskarot 3.b punktu un saskaņā ar šā panta nosacījumiem, dalībvalstis var pilnvarot iestādi, kas atbildīga par dzelzceļa pasažieru transportu, iekasēt maksu no dzelzceļa uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutu nodrošināšanai, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā un darbojas starp divām stacijām šajā dalībvalstī.

Šādā gadījumā dzelzceļa uzņēmumi, kuri sniedz valstu iekšējos vai starptautiskos pasažieru transporta pakalpojumus, maksā tādu pašu maksu par to maršrutu darbību, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā.

Maksa ir paredzēta, lai kompensētu iestāžu izdevumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību veikšanu, kas noteiktas pakalpojumu valsts līgumos, kas noslēgti atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem. Ienākumi, kas gūti no šādas maksas un samaksāti kā kompensācija, nedrīkst pārsniegt summu, kura nepieciešama, lai segtu visus vai daļu no izdevumiem, kas radušies, nodrošinot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos maksājumu dokumentus un samērīgus šo saistību izpildē gūtos ienākumus.

Maksa ir jāiekasē atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem, jo īpaši ievērojot taisnīguma, pārskatāmības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principus, jo īpaši attiecībā uz vidējo pakalpojumu cenu pasažierim un maksas lielumu. Kopējā

uzliktā samaksa saskaņā ar šo punktu neapdraud to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ekonomisko dzīvotspēju, par kuriem to iekasē.

Attiecīgās iestādes uzglabā informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu iespēju izsekot maksu izcelsmei un to pielietojumam. Dalībvalstis šo informāciju sniedz Komisijai.”

9. 10. panta 8. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“8. Komisija līdz 2009. gada 1. janvārim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

Šajā ziņojumā iekļauj šādus jautājumus:

- šīs direktīvas īstenošana dalībvalstīs un jo īpaši tās ietekme uz dalībvalstīm, kas noteiktas 3.a punkta otrajā daļā, un dažādu iesaistīto struktūru efektīva darbība,
- tirgus attīstība, jo īpaši starptautiskās satiksmes tendences, visu tirgus dalībnieku, tostarp jaunu dalībnieku, darbības un tirgus daļa.”

10. Regulas 10. pantu papildina ar šādu punktu:

“9. Komisija vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par 3.a līdz 3.f punkta noteikumu īstenošanu.

Šīs direktīvas piemērošanu izvērtē, pamatojoties uz ziņojumu, ko Komisija iesniegs divus gadus pēc starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas dienas.

Šajā ziņojumā arī izvērtē tirgus attīstību, tostarp sagatavošanās darbu stāvokli turpmākai dzelzceļa tirgus atvēršanai. Komisijai šajā ziņojumā jāanalizē dažādi šī tirgus organizācijas veidi un šīs direktīvas ietekme uz pakalpojumu valsts līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisija ņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1370/2007 [par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem] (*) īstenošanu un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisija šajā ziņojumā vajadzības gadījumā ierosina papildu pasākumus, lai veicinātu šādu tirgu atvēršanu, un novērtē šādu pasākumu ietekmi.

(*) OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.”

11. 11. panta 2. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“2. Pasākumus, ar kuriem paredzēts grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus un pielāgot tās pielikumus, pieņem saskaņā ar 11.a panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”

12. 11.a panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”

13. Šādu daļu pievieno 15. pantam:

“Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.”

2. pants

Direktīvu 2001/14/EK ar šo groza šādi.

1. Direktīvas 1. panta 3. punktā iekļauj šādu apakšpunktu:

“e) transporta operācijām dzelzceļa pārvadājumu veidā, ko veic, šķērsojot Kopienu tranzītā.”

2. Direktīvas 2. pantu papildina ar šādu punktu:

“n) “tranzīts” ir Kopienas teritorijas šķērsošana, ko veic, šajā teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus.”

3. Direktīvas 13. pantā iekļauj šādu punktu:

“4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai veiktu starptautisku pasažieru pārvadājumu, kā noteikts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes. Lai varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi – pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs – un iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai tiktu informēta jebkura kompetentā iestāde, kas piešķirusi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu, kas noteikts pakalpojumu valsts līgumā, jebkura cita ieinteresēta kompetenta iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar Direktīvas 91/440/EEK 10. panta 3.b punktu, un jebkurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu šajā starptautiskā pasažieru pārvadājuma maršrutā.”

4. Direktīvas 17. panta 5. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“5. Pamata vienošanās parasti slēdz uz pieciem gadiem, un tās var ikreiz atjaunot uz laikposmu, kas vienāds ar sākotnējo. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laikposmam. Jebkuru laikposmu, kas ir

ilgāks par pieciem gadiem, pamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.

5.a Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 24. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgi lieli un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pretendents pienācīgi pamato, pamata vienošanos var slēgt uz 15 gadiem. Laikposms, kas ilgāks par 15 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, piemēram, liela mēroga ilgtermiņa ieguldījuma gadījumā un jo īpaši, ja uz šo ieguldījumu attiecas līgumsaistības, tostarp daudzgadu amortizācijas plāns.

Šādā gadījumā pretendenta vajadzību dēļ var būt nepieciešams sīki noteikt jaudas raksturlielumus – tostarp biežumu, apjomu un vilcienu ceļu kvalitāti –, kas pretendentam jānodrošina pamata vienošanās darbības laikā. Infrastruktūras pārvaldītājs par samazināt rezervēto jaudu, kas vismaz vienu mēnesi ir tikusi izmantota mazāk par 27. pantā paredzēto robežkvotu.

Sākot no 2010. gada 1. janvāra var noslēgt sākotnēju pamata vienošanos uz 5 gadiem, ko var atjaunot vienu reizi, pamatojoties uz jaudas raksturlielumiem, kurus izmanto pretendenti, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus pirms 2010. gada 1. janvāra, lai ņemtu vērā specializētus ieguldījumus vai komerciālu līgumu esamību. Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā regulatīvā iestāde ir atbildīga par atļaujas sniegšanu, lai šāda vienošanās stātos spēkā.”

5. Pirms 30. panta 1. punkta pēdējā teikuma iekļauj šādu teikumu:

“Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā.”

6. 34. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Pasākumi, ar kuriem paredzēts grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus un pielāgot tās pielikumus, pieņem saskaņā ar 35. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”

7. 35. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”

8. Šādu daļu pievieno 38. pantam:

“Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.”

3. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2009. gada 4. jūnijam. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai šos pasākumus.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādas atsauces.

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

3. Šīs direktīvas 1. panta 2., 5., 6. un 7. punktu piemēro no 2010. gada 1. janvāra.

4. pants

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

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES*