EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA ,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Komisija 2011. gada baltajā grāmatā par transporta politiku, kas pieņemta 2011. gada 28. martā[1], nāca klajā ar savu redzējumu par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ar iekšējo dzelzceļa tirgu, kurā Eiropas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var sniegt pakalpojumus bez liekiem tehniskiem un administratīviem šķēršļiem.

Vairākas politikas iniciatīvas ir atzinušas dzelzceļa infrastruktūras potenciālu par iekšējā tirgus pamatu un ilgtspējīgas izaugsmes virzītāju. Eiropadome 2012. gada janvāra secinājumos ir uzsvērusi, cik svarīgi ir atraisīt pilnībā integrēta vienotā tirgus izaugsmes potenciālu, tostarp pasākumus, kas attiecas uz tīkla nozarēm. Komisijas paziņojumā "Rīcība stabilitātei, izaugsmei un nodarbinātībai", kas pieņemts 2012. gada 30. maijā, tika uzsvērts, cik svarīgi ir dzelzceļa nozarē turpmāk samazināt reglamentējošo slogu un šķēršļus ienākšanai. Turklāt Komisijas paziņojumā par vienotā tirgus pārvaldības stiprināšanu[2], kas pieņemts 2012. gada 6. jūnijā, arī uzsvērta transporta nozares nozīmība.

Pēdējā desmitgadē trīs "dzelzceļa tiesību aktu pakešu" mērķis ir bijis atvērt valstu tirgus un ES līmenī paaugstināt dzelzceļu konkurētspēju un sadarbspēju. Ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, kas publicēta 2007. gada decembrī, izveidota sistēma sabiedrisko pakalpojumu līgumu un kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām piešķiršanai, bet nav noteikta vienota pieeja attiecībā uz līgumu piešķiršanu par dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Neraugoties uz jauniem ES tiesību aktiem, dzelzceļa transporta īpatsvars pārvadājumos ES iekšienē aizvien ir neliels.

1.2. Risināmie jautājumi

Ieinteresētās personas uzskata, ka saskaņā ar pašreizējo tiesisko regulējumu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi nesasniedz vēlamos rezultātus kvalitātes un darbības efektivitātes ziņā. *Eurobarometer* 2012. gada aptaujā 54 % respondentu bija neapmierināti ar savu valsts un reģionālo dzelzceļa sistēmu. 2011. gada patēriņa rādītāju tabulā[3] vilcienu pasažieru vispārējā apmierinātība bija 6,7/10, kas ir ievērojami zemāka nekā lielākajai daļai patēriņa preču un pakalpojumu. Patērētāju vidū dzelzceļa pakalpojumiem ir sliktāki rādītāji nekā visiem pārējiem transporta veidiem (jo īpaši pilsētas transports un aviosabiedrības guva labākus rezultātus), un tie ierindojas 27. vietā no 30 pakalpojumu tirgiem. Darbības efektivitātes ziņā pastāv ievērojamas atšķirības starp labākajām un sliktākajām dzelzceļa sistēmām. Šīs nepilnības atspoguļo būtiskas atšķirības tādu aktīvu izmantošanā kā, piemēram, ritošais sastāvs un infrastruktūra, kā arī darba ražīgums. Šīs darbības efektivitātes nepilnības radījušas ievērojamu vajadzību pēc publiskā finansējuma salīdzinājumā ar citām ekonomikas nozarēm (nerunājot par infrastruktūras finansējumu), jo daudzi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi strādā ar zaudējumiem.

Pastāv vairāki šķēršļi, kas traucē uzlabot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pakalpojumu kvalitāti un darbības efektivitāti. Tie attiecas, pirmkārt, uz piekļuvi iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgum un nepietiekamo konkurences spiedienu. Daudzās dalībvalstīs šis tirgus ir slēgts konkurencei, kas ne vien ierobežo izaugsmi, bet rada atšķirības starp tām dalībvalstīm, kuras ir atvērušas savus tirgus un kuras nav. Atšķirīgas valstu pieejas iekšzemes

---

[1] Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM (2011) 144.

[2] Vienotā tirgus labāka pārvaldība, COM (2012) 259.

[3] http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm.

pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu tirgus atvēršanai kavē patiesa dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu iekšējā tirgus izveidi.

Tomēr lielāko daļu iekšzemes pasažieru pārvadājumu neveic uz komerciāla pamata, un tāpēc tos veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Ņemot vērā to, ka nav kopēju ES noteikumu par šādu līgumu slēgšanu, dažas dalībvalstis ir ieviesušas piedāvājumu konkursu attiecībā uz šiem līgumiem, savukārt citas piešķir tos tieši. Šīs daudzveidīgās normatīvās sistēmas ES rada grūtības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pilnībā izmantot iespējas darboties iekšējā tirgū. Tādēļ šis tiesību aktu kopums attiecas arī uz konkurenci par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, šķēršļiem konkurencei, piemēram, potenciālo pretendentu uz šādiem līgumiem pieeju piemērotam ritošajam sastāvam, un nediskriminējošu piekļuvi informācijas sistēmām un integrētām biļešu pārdošanas sistēmām, ja tas dod labumu pasažieriem.

1.3. Vispārējie mērķi

Eiropas Savienības transporta politikas galvenais mērķis ir izveidot iekšējo transporta tirgu, veicinot augstu konkurētspēju un harmonisku, līdzsvarotu un stabilu saimniecisko darbību attīstību. 2011. gada transporta baltajā grāmatā ir teikts, ka līdz 2050. gadam dzelzceļam būtu jāpārvadā lielākā daļa pasažieru vidējā attālumā. Šāda pāreja uz dzelzceļa transportu veicinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 20 %, kas paredzēta stratēģijā "Eiropa 2020 − stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei"[4]. Baltajā grāmatā ir secināts, ka nekādas būtiskas izmaiņas transporta nozarē nebūs iespējamas bez atbilstošas dzelzceļa infrastruktūras un viedākas pieejas tās izmantošanai.

Šā ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē iekļautā priekšlikuma vispārējais mērķis ir uzlabot dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un palielināt to darbības efektivitāti, tādējādi uzlabojot dzelzceļa konkurētspēju un pievilcīgumu salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, un veicināt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas turpmāku attīstību.

1.4. Konkrētie mērķi

Šis priekšlikums ietver kopīgus noteikumus par sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, kā arī papildu pasākumus, lai palielinātu konkursa procedūru panākumus.

Obligāto piedāvājumu konkursu par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem mērķis ir pastiprināt konkurences spiedienu uz iekšzemes dzelzceļa tirgiem, lai palielinātu un uzlabotu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu apjomu un kvalitāti. Konkursi par dzelzceļa līgumiem var nodrošināt arī labāku naudas izlietojumu par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumiem. Kopīgi noteikumi par piešķiršanas procedūru palīdz izveidot vienotākus uzņēmējdarbības nosacījumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šie priekšlikumi ir jāskata saistībā ar ierosinātajiem grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija)[5], ar kuriem paredz atklātas piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un nostiprina noteikumus par nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.

[4] Komisijas paziņojums "Eiropa 2020 — stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un iekļaujošai izaugsmei", COM(2010)2020.

[5] OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

Lai palīdzētu Komisijai veikt ietekmes novērtējumu, ārējam konsultantam lūdza sagatavot atbalsta pētījumu un veikt mērķtiecīgas apspriedes. Pētījums tika uzsākts 2011. gada decembrī, un galīgais ziņojums tika iesniegts 2012. gada septembrī.

Lai apkopotu ieinteresēto personu viedokļus, tika dota priekšroka ļoti dažādām mērķtiecīgas apspriešanas metodēm, nevis atklātai apspriešanai. No 2012. gada 1. marta līdz 16. aprīlim tika nosūtītas īpaši izstrādātas anketas 427 ar dzelzceļu saistītām ieinteresētajām personām (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, sabiedriskā transporta ministrijām, drošības iestādēm, ministrijām, pārstāvības organizācijām, darba ņēmēju organizācijām utt.). Pasažieru viedokļi tika apkopoti, izmantojot *Eurobarometer* aptauju ar 25 000 respondentiem, kas sadalīti vienmērīgi visās 25 dalībvalstīs, kurās ir dzelzceļš. Tika izmantots Reģionu komitejas tīkls, lai sasniegtu vietējās un reģionālās pašvaldības.

Apspriešanu papildināja ar ieinteresēto personu uzklausīšanas sanāksmi 2012. gada 29. maijā (ar aptuveni 85 dalībniekiem), konferenci (ar aptuveni 420 dalībniekiem) 2012. gada 24. septembrī, un visa 2012. gada gaitā tika rīkoti darbsemināri ar konkrētām ieinteresētajām personām. Komisijas ierēdņi tikās ar Eiropas Dzelzceļu Kopienas (pārstāv dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus), Eiropas Pasažieru transporta operatoru, Eiropas Transporta darbinieku federācijas, Eiropas Pasažieru federācijas, Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un *UITP* — Sabiedriskā transporta starptautiskās asociācijas pārstāvjiem. Īpašas tikšanās ar ieinteresētajām personām organizēja arī Apvienotajā Karalistē, Francijā, Nīderlandē, Polijā, Vācijā un Zviedrijā.

Lielākā daļa respondentu (60 %) vienojās, ka papildu jaunas atvērtas piekļuves tiesības, obligāti piedāvājumu konkursi vai to apvienojums varētu veicināt tirgus integrāciju. Brīva piekļuve iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kam veikts ekonomiskā līdzsvara tests, ar ko novērtē iespējamo ietekmi uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu dzīvotspēju, bija vispopulārākais variants (55 % respondentu). Par pašreizējo organizāciju bija ļoti negatīvs viedoklis (tikai 20 % to atbalstīja). Darba ņēmēju pārstāvji uzskata, ka ikviena iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana pasliktinās darba apstākļus un izraisīs vairāk streiku.

Attiecībā uz obligāto piedāvājumu konkursu 45 % respondentu atbalstīja elastīgas iespējas, līdzīgas sarunu procedūrai par publisko iepirkumu, un pārejas periodus pakāpeniskai visu sabiedrisko pakalpojumu līgumu piedāvāšanai atklātā konkursā (80 % respondentu).

Lielākā daļa respondentu (60 %) bija vienisprātis, ka ritošā sastāva izpirkumnomas uzņēmumu izveide palīdzētu uzlabot piekļuvi ritošajam sastāvam, un vairākums (75 %) prasīja piekļuvi tehniskajai informācijai, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs. Attiecībā uz integrētu biļešu pārdošanu priekšroka tika dota juridiski nesaistošiem noteikumiem vai brīvprātīgiem nolīgumiem, nevis obligātiem pasākumiem ES līmenī vai dalībvalstu līmenī.

Apspriešanās ar Dzelzceļa nozaru sociālā dialoga komiteju notika 26. martā un 19. jūnijā, jo īpaši par iespējām un to sociālās ietekmes novērtēšanu.

Pamatojoties uz minēto neatkarīgo pētījumu un secinājumiem, kas izdarīti, pamatojoties uz apspriešanas procesu, Komisija veica spēkā esošo reglamentējošo noteikumu modernizēšanas dažādu variantu ietekmes kvalitatīvu un kvantitatīvu novērtējumu.

Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka vislabākā ekonomiskā, vides un sociālā ietekme no 2019. gada līdz 2035. gadam, radot pašreizējo neto vērtību starp EUR 21 un EUR 29 miljardiem, būtu, kombinējot šos:

– plaši definētas brīvas piekļuves tiesības, kuru ietekme uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru ir pārbaudīta;

– sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kas piešķirti konkurences apstākļos;

– brīvprātīgas valstu integrētas biļešu pārdošanas sistēmas; kā arī

– pienākumu dalībvalstīm bez diskriminācijas nodrošināt piekļuvi piemērotam ritošajam sastāvam tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri vēlas piedalīties publiskā iepirkuma procedūrā.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Kompetentās vietējās iestādes definīcija (2. panta c) punkts)

Ar šo grozījumu tiek palielināta juridiskā noteiktība, precizējot, ka "kompetenta vietējā iestāde" aptver pilsētu aglomerāciju vai lauku rajonus, nevis lielu daļu valsts teritorijas.

3.2. Specifikācijas par to, kā kompetentās iestādes nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un sabiedrisko pakalpojumu līgumu ģeogrāfisko darbības jomu (2. panta e) punkts un jauns 2.a pants)

Šajā pantā paredzēta elastīga, bet formāla un pārredzama procedūra, ar ko nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un sabiedrisko pakalpojumu līgumu ģeogrāfisko darbības jomu, ja kompetentās iestādes uzskata, ka valsts intervence vajadzīga, lai nodrošinātu politiski vēlamu mobilitātes līmeni teritorijā, par kuru tās atbild. Tajā noteikts, ka kompetentajām iestādēm jāizstrādā sabiedriskā transporta plāni, formulējot sabiedriskā pasažieru transporta politikas mērķus un piegādes un snieguma modeļus. Tajā arī noteikts, ka kompetentajām iestādēm jāpamato sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību veids un apjoms, ko tās plāno uzlikt sabiedriskā transporta operatoriem, un sabiedrisko pakalpojumu līgumu joma nolūkā sasniegt mērķus, kas izvirzīti sabiedriskā transporta plānos. Tām jāpiemēro kritēriji, kas balstīti uz atbilstību vispārējiem Līguma principiem, piemēram, nepieciešamība un samērīgums, kā arī ekonomiski kritēriji, piemēram, efektivitāte un finansiālā ilgtspēja. Šajā pantā arī paredzēts, ka kompetentā iestāde nodrošina atbilstīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām, piemēram, pasažieru un darba ņēmēju organizācijām un transporta nozares pārstāvjiem. Attiecībā uz dzelzceļa transportu prasīts neatkarīgām dzelzceļa nozares regulatīvajām iestādēm nodrošināt procedūras juridisku pārskatīšanu. Turklāt noteikts maksimālais pasažieru transporta apjoms pa dzelzceļu saskaņā ar katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu, elastīgi, lai nodrošinātu efektīvu konkurenci, vienlaikus ņemot vērā dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu dažādos izmērus un administratīvās struktūras dalībvalstīs.

3.3. Darbības, tehniskās un finanšu informācijas nodrošināšana par pasažieru pārvadājumiem, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkurss (4. panta 6. punkts un jaunais 4. panta 8. punkts)

Šis jaunais noteikums 4. panta 8. punktā liek kompetentajām iestādēm nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu līguma potenciālajiem pretendentiem konkrētus darbības, finanšu un tehniskos datus, lai tie varētu iesniegt uz informāciju balstītu piedāvājumu un tādējādi veicinātu konkurenci. Grozījums 4. panta 6. punktā paskaidro, ka kompetentajām iestādēm iepirkuma procedūras dokumentos ir skaidri jānorāda, vai tās prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu sociāliem standartiem vai kritērijiem.

3.4. Maza apjoma līgumu tiešu piešķīrumu un tiešu piešķīrumu maziem vai vidējiem uzņēmumiem augšējās robežvērtības (5. panta 4. punkts)

Ar šo noteikumu ievieš dzelzceļa transporta nozares maza apjoma līgumu tiešo piešķīrumu īpašas augšējās robežvērtības. Pašreizējās robežvērtības vairāk attiecas uz autobusu un citu tipu sliežu ceļu transportu, nevis uz dzelzceļa pārvadājumiem. Ierosinot robežvērtības attiecībā uz dzelzceļu, ir ievērota tāda loģika, ka ļauj veikt tiešu piešķīrumu, ja konkursa procedūru organizēšanas izmaksas ir lielākas nekā paredzamie ieguvumi. Attiecīgās robežvērtības attiecībā uz vilcienkilometriem atspoguļo noteikumus par dzelzceļa transporta vienības vidējām izmaksām.

3.5. Obligāti konkursi par dzelzceļa pakalpojumu līgumiem (5. panta 6. punkts un 4. pants)

5. panta 6. punkta svītrošana liedz kompetentajām iestādēm iespēju izlemt, vai piešķirt dzelzceļa sabiedrisko pakalpojumu līgumu tieši vai pamatojoties uz konkursu. Vispārīgie noteikumi par piedāvājumu konkursu attieksies arī uz dzelzceļu.

3.6. Piešķīrumu ierobežojumi (jauns 5. panta 6. punkts)

Lai uzlabotu konkurenci pēc obligātu konkursu ieviešanas dzelzceļa līgumiem, šis noteikums ļauj kompetentajām iestādēm pieņemt lēmumu, ka līgumi par dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kas aptver tā paša tīkla vai maršrutu paketes daļas, tiks piešķirti dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šajā nolūkā kompetentās iestādes var nolemt ierobežot to līgumu skaitu, ko piešķir tam pašam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pēc konkursa procedūras.

3.7. Piekļuve dzelzceļa ritošajam sastāvam (jauns 5.a pants un jauns 9.a pants)

Noteiktais dalībvalstu pienākums nodrošināt efektīvu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa ritošajam sastāvam tiem operatoriem, kuri vēlas sniegt sabiedriskos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, atceļ nopietnu šķērsli efektīvai konkurencei attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Tajās dalībvalstīs, kurās nav labi funkcionējošu dzelzceļa ritošā sastāva nomas tirgu, kompetentajām iestādēm jāveic pasākumi, lai nodrošinātu piekļuvi ritošajam sastāvam nolūkā atvērt tirgu. Tomēr, tā kā dažādās valstīs situācija un vajadzības var būt atšķirīgas, jaunais noteikums kompetentajām iestādēm atstāj plašas izvēles iespējas, kāds būs vispiemērotākais veids, kā sasniegt mērķi, vienlaikus norādot visbiežāk izmantotos pasākumus. Procedūru un pasākumu apraksts, ar kādiem nodrošina piekļuvi ritošajam sastāvam, tiks definēts īstenošanas aktos, pamatojoties uz pārbaudes procedūru, kas minēta šīs regulas 9.a pantā.

3.8. Konkrētas informācijas par pakalpojumu līgumiem publicēšana (7. panta 1. punkts un 7. panta 2. punkts)

Šis noteikums paredz, ka kompetentās iestādes ietver informāciju par sabiedrisko pakalpojumu līgumu sākuma datumu un ilgumu savos gada ziņojumos par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kā arī to iepriekšējos informatīvos paziņojumos par paredzētajām konkursa procedūrām. Šī papildu informācija un dalībvalstu pienākums atvieglot pieeju attiecīgo kompetento iestāžu publicētajiem gada pārskatiem palielinās pārredzamību saistībā ar tiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas jau ir piešķirti, un tiem, ko, iespējams, piešķirs, un tādējādi palīdzēs transporta operatoriem sagatavoties turpmākajām konkursa procedūrām.

3.9. Konkursa procedūrai piemērojamais pārejas periods (8. panta 2. punkts)

Ar šo noteikumu tiek skaidri norādīts, ka desmit gadu pārejas periods līdz 2019. gada 2. decembrim attiecas tikai uz 5. panta 3. punktu par kompetento iestāžu pienākumu organizēt konkursa procedūru. Visi pārējie 5. panta noteikumi (piemēram, par tieša piešķīruma iespēju iekšzemes operatoram attiecībā uz maza apjoma līgumu vai kā ārkārtēju pasākumu, un piešķiršanas lēmuma juridisku pārskatīšanu) piemērojami uzreiz.

3.10. Tieši piešķirtajiem spēkā esošajiem dzelzceļa līgumiem piemērojamais pārejas periods (jauns 8. panta 2.a punkts)

Ar šo noteikumu ievieš papildu pārejas periodu dzelzceļa sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas tieši piešķirti no 2013. gada 1. janvāra līdz 2019. gada 2. decembrim. Šie līgumi var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, bet ne ilgāk kā līdz 2022. gada 31. decembrim. Tādējādi tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kam ir tieši piešķirti sabiedrisko pakalpojumu līgumi, dod pietiekamu laiku pielāgoties un sagatavoties konkursa procedūrām.

3.11. Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumu pielāgošana saistībā ar atbrīvojumu no pienākuma sniegt paziņojumu par valsts atbalstu un nosacījumi par valsts atbalsta atbilstību saskaņā ar Līguma prasībām

Ierosinātajā Regulas (EK) Nr. 994/98 ("pilnvarojuma regula")[6] grozījumu projektā Komisija ierosināja arī grozīt Regulu (EK) Nr. 1370/2007, lai 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. Tādēļ Komisija plāno secīgu grupālā atbrīvojuma regulu, lai atspoguļotu pašlaik spēkā esošo atbrīvojumu būtību, izņemot tiktāl ciktāl ar šo tiesību akta priekšlikumu Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza attiecībā uz dzelzceļa nozari.

[6] Priekšlikums PADOMES REGULAI, ar ko groza Padomes 1998. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 994/98 par to, kā piemērot Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 92. un 93. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, COM(2012)730 final, 5.12.2012.

2013/0028 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA ,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[7],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[8],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

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

(2) Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu Savienības tirgus ir atvērts konkurencei no 2010. gada. Turklāt dažas dalībvalstis ir atvērušas konkurencei savus iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ieviešot brīvas piekļuves tiesības vai organizējot piedāvājumu konkursus publisko pakalpojumu līguma noslēgšanai, vai abējādi.

(3) Baltajā grāmatā par transporta politiku, kas pieņemta 2011. gada 28. martā[9], Komisija paziņoja par savu nodomu pabeigt iekšējo dzelzceļa tirgu, ļaujot Savienības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniegt visu veidu dzelzceļa transporta pakalpojumus bez liekiem tehniskiem un administratīviem šķēršļiem.

(4) Ja kompetentās iestādes organizē savus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, tām jānodrošina, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības un sabiedrisko pakalpojumu līgumu ģeogrāfiskā darbības joma ir atbilstoša, vajadzīga un proporcionāla, lai sasniegtu sabiedriskā pasažieru transporta politikas mērķu īstenošanu attiecīgajā teritorijā. Šāda politika būtu jāizklāsta sabiedriskā transporta plānos, paredzot iespēju uz tirgu balstītiem transporta risinājumiem. Sabiedriskā

---

7 OV C […], […], […] lpp.

8 OV C […], […], […] lpp.

9 Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM (2011) 144.

transporta plānu un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību definēšanas process būtu jāpadara pārredzams attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp potenciālajiem tirgus dalībniekiem.

(5) Nolūkā nodrošināt stabilu finansējumu, lai sasniegtu sabiedriskā transporta plānu mērķi, kompetentajām iestādēm ir jāizstrādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, lai sasniegtu sabiedriskā transporta mērķus rentablā veidā, ņemot vērā kompensāciju par šo saistību neto finanšu ietekmi, un tām jānodrošina sabiedriskā transporta ilgtermiņa finansiālā stabilitāte saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

(6) Tas ir īpaši svarīgi, ka kompetentās iestādes ievēro šos kritērijus attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un sabiedrisko pakalpojumu līgumu jomu, lai sabiedrisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus darbotos nevainojami, tāpēc atklātas piekļuves pārvadājumiem jābūt labi koordinētiem ar tiem, kurus veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Šā iemesla dēļ neatkarīgai dzelzceļa regulatīvajai iestādei būtu jānodrošina, ka šis process tiek pareizi piemērots un ir pārredzams.

(7) Jānosaka sabiedrisko pakalpojumu līgumu par pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu maksimālais ikgadējais apjoms, lai veicinātu konkurenci par šādiem līgumiem, vienlaikus atstājot kompetentajām iestādēm zināmu elastību, lai optimizētu apjomu saskaņā ar ekonomiskiem un ekspluatācijas apsvērumiem.

(8) Lai atvieglotu piedāvājumu sagatavošanu un tādējādi uzlabotu konkurenci, kompetentajām iestādēm jānodrošina, ka visi sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuri ir ieinteresēti iesniegt šādu priekšlikumu, saņem konkrētu informāciju par transporta pakalpojumiem un infrastruktūru, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums.

(9) Dažas sabiedrisko pakalpojumu līguma tieša piešķīruma augšējās robežvērtības ir jāpielāgo konkrētiem dzelzceļa transporta ekonomiskajiem apstākļiem, kādos notiek piedāvājumu konkursi šajā nozarē.

(10) Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu iekšējā tirgus izveidošanai ir vajadzīgs, lai visās dalībvalstīs saskaņoti piemērotu kopējus noteikumus par piedāvājumu konkursiem sabiedrisko pakalpojumu līguma saņemšanai šajā nozarē.

(11) Nolūkā radīt pamatnosacījumus, lai sabiedrība varētu pilnībā izmantot priekšrocības, ko sniedz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus faktiska atvēršana, ir svarīgi, ka dalībvalstis nodrošina atbilstīgu sociālās aizsardzības līmeni sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju darbiniekiem.

(12) Ja tirgus to nenodrošina ar piemērotiem ekonomiskiem un nediskriminējošiem nosacījumiem, tad kompetentajām iestādēm jāatvieglo sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piekļuve dzelzceļa ritošajam sastāvam, ko veic, izmantojot atbilstīgus un efektīvus pasākumus.

(13) Gaidāmo konkursu par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem atsevišķām galvenajām iezīmēm ir jābūt pilnībā pārredzamām, lai izraisītu labāku tirgus reakciju.

(14) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 iekšējo loģiku būtu jāpaskaidro, ka pārejas periods līdz 2019. gada 2. decembrim attiecas tikai uz pienākumu organizēt konkursa procedūras par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

(15) 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.

(16) Kad iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus ir atvērts, kompetentajām iestādēm var būt jāveic pasākumi, lai nodrošinātu augstu konkurences līmeni, ierobežojot to līgumu skaitu, ko piešķir vienam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, un būtu jāparedz attiecīgi noteikumi.

(17) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas 5.a panta īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāuztic Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu[10].

(18) Regulas (EK) Nr. 994/98 ("pilnvarojuma regula")[11] 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.

(19) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 1370/2007,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1370/2007 groza šādi:

1. a) regulas 2. panta c) punktu aizstāj ar šādu:

"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;"

b) regulas 2. panta e) punktu papildina šādi:

"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."

2. Iekļauj šādu 2.a pantu:

"2.a pants

Sabiedriskā transporta plāni un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

1. Kompetentās iestādes izveido un regulāri atjauno sabiedriskā pasažieru transporta plānus, kas aptver visus attiecīgos transporta veidus teritorijā, par kuru tās ir atbildīgas. Šie sabiedriskā transporta plāni definē sabiedriskā

[10] OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

[11] Priekšlikums PADOMES REGULAI, ar ko groza Padomes 1998. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 994/98 par to, kā piemērot Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 92. un 93. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, COM(2012)730 final, 5.12.2012.

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;

(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;

(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;

(e) darbības prasības, piemēram, divriteņu pārvadāšanu, satiksmes pārvaldību, ārkārtas rīcības plānu pārtraukumu gadījumā.

Veidojot sabiedriskā transporta plānus, kompetentās iestādes jo īpaši ņem vērā piemērojamos noteikumus par pasažieru tiesībām, sociālo, darba un vides aizsardzību.

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.

2. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanai un sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanai jābūt saskaņā ar attiecīgajiem sabiedriskā transporta plāniem.

3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas, nodrošinot sabiedrisko pasažieru transportu, un to piemērošanas jomu nosaka šādi:

(a) tās definē saskaņā ar 2. panta e) punktu;

(b) tām jābūt piemērotām, lai sasniegtu sabiedriskā transporta plāna mērķus;

(c) tās nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs un samērīgs, lai sasniegtu sabiedriskā transporta plāna mērķus.

Novērtējot piemērotību, kas minēta b) apakšpunktā, ņem vērā to, vai publiska intervence pasažieru transporta nodrošināšanā ir piemērots līdzeklis, lai sasniegtu šos sabiedriskā transporta plānu mērķus.

Sabiedrisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nepieciešamības un samērīguma novērtējumā, kas minēts c) apakšpunktā, ņem vērā pārvadājumu pakalpojumus, kurus sniedz saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija)[12], 10. panta 2. punktu, un ņem vērā visu infrastruktūras pārvaldītāju un regulējošās struktūras sniegto informāciju saskaņā ar minētās direktīvas 38. panta 4. punkta pirmo teikumu.

[12] OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

4. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijas un saistītā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi:

   (a) sasniedz sabiedriskā transporta plānu mērķus visrentablākajā veidā;

   (b) finansiāli atbalsta sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšanu saskaņā ar prasībām, kuras ilgtermiņā noteiktas sabiedriskā transporta plānā.

5. Sagatavojot specifikācijas, kompetentā iestāde izklāsta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikāciju projektu un to darbības jomu, atbilstības prasībām, kas noteiktas šā panta 2., 3. un 4. punktā, novērtēšanas galvenos posmus un novērtējuma rezultātus.

   Kompetentā iestāde atbilstošā veidā apspriežas par šīm specifikācijām ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, vismaz ar transporta operatoriem, infrastruktūras pārvaldītājiem, ja vajadzīgs, un pasažieru un darba ņēmēju pārstāvības organizācijām, un ņem vērā to nostāju.

6. Attiecībā uz sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu:

   (a) novērtējuma un šajā pantā izklāstīto procedūru atbilstību nodrošina regulatīvā iestāde, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā, tostarp pēc savas iniciatīvas;

   (b) maksimālais ikgadējais sabiedrisko pakalpojumu līguma apjoms vilcienkilometru izteiksmē ir lielākā vērtība — vai nu 10 miljoni vilcienkilometri, vai viena trešdaļa no kopējā valsts sabiedriskā dzelzceļa pasažieru transporta apjoma saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu."

3. Regulas 4. pantu groza šādi:

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

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

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

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

   (c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

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

   (d) pantam pievieno šādu 8. punktu:

   "8. Kompetentās iestādes dara pieejamu visām ieinteresētajām personām attiecīgo informāciju, lai sagatavotu piedāvājumu saskaņā ar konkursa procedūru. 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."

4. Regulas 5. pantu groza šādi:

(a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"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

(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.

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

(b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

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

5. Iekļauj šādu 5.a pantu:

"5.a pants

Ritošais sastāvs

1. Dalībvalstis saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu efektīvu un nediskriminējošu pieeju sabiedriskiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem piemērotam ritošajam sastāvam operatoriem, kas vēlas sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, izmantojot dzelzceļu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

2. Ja attiecīgajā tirgū nav ritošā sastāva nomas uzņēmumu, kas visiem sabiedrisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmējiem nodrošina tāda ritošā sastāva nomu, kā minēts 1. punktā, saskaņā ar nediskriminējošiem un komerciāli dzīvotspējīgiem nosacījumiem, tad dalībvalstis nodrošina, ka ritošā sastāva atlikušās vērtības risku uzņemas kompetentā iestāde saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, ja operatori, kas paredzējuši un spēj piedalīties konkursos par

sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, to pieprasa, lai varētu piedalīties konkursa procedūrās.

Kompetentā iestāde var izpildīt prasību, kas izklāstīta pirmajā daļā, vienā no šādiem veidiem:

(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;

(c) publisko pakalpojumu līgumā apņemoties pārņemt ritošo sastāvu pēc līguma beigām par tirgus cenu.

Gadījumos, kas minēti b) un c) apakšpunktā, pēc tam, kad ir izbeidzies sabiedrisko pakalpojumu līgums, kompetentajai iestādei ir tiesības prasīt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam nodot ritošo sastāvu jaunajam uzņēmējam, kam piešķir līgumu. Kompetentā iestāde var likt jaunajam sabiedriskā transporta operatoram pārņemt ritošo sastāvu. Līdzekļu pārskaitījums tiek veikts pēc tirgus kursa.

3. Ja ritošo sastāvu nodod jaunajam sabiedriskā transporta operatoram, kompetentā iestāde konkursa procedūras dokumentos dara pieejamu sīku informāciju par ritošā sastāva uzturēšanas izmaksām un tā fizisko stāvokli.

4. Līdz [18 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem pasākumus, ar ko detalizēti nosaka procedūru, kas jāievēro, piemērojot šā panta 2. un 3. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.a panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru."

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

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

7. Regulas 7. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā publicē apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga, sabiedrisko pakalpojumu līgumu sākuma datumiem un ilgumu, izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensāciju maksājumiem un ekskluzīvām tiesībām, kas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piešķirtas kā atlīdzība. Šis ziņojums nošķir autobusu transportu un dzelzceļa transportu. Tas ļauj

pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību, kvalitāti un finansējumu un attiecīgos gadījumos ietver informāciju par jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu. Dalībvalstis atvieglo centralizētu piekļuvi šiem ziņojumiem, izmantojot, piemēram, kopēju tīmekļa vietni."

(b) panta 2. punktā pievieno šādu apakšpunktu:

"d) sabiedrisko pakalpojumu līguma paredzēto sākuma datumu un ilgumu."

8. Regulas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"2. Neskarot 3. punktu, sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršana pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus, no 2019. gada 3. decembra atbilst 5. panta 3. punktam. Visiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas attiecas uz pārvadājumiem pa citu tipu sliežu ceļiem un autoceļiem, jābūt piešķirtiem saskaņā ar 5. panta 3. punktu vēlākais līdz 2019. gada 3. decembrim. Pārejas perioda laikā līdz 2019. gada 3. decembrim dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta 3. punkta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu."

(b) iekļauj šādu 2.a punktu:

"2.a. 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."

(c) panta 3. punkta otrās daļas pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

"Līgumi, kas minēti d) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja vien tie ir termiņa līgumi un ja to termiņi ir salīdzināmi ar 4. pantā paredzētajiem termiņiem."

9. Iekļauj šādu 9.a pantu:

"9.a pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija)[13], 62. pantu. Šī komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu."

2. pants

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

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

[13] OV L 343/32, 14.12.2012.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā — priekšsēdētājs	*Padomes vārdā — priekšsēdētājs*