

Briselē, 24.10.2016.
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,
ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,
par

**Padomes nostāju par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas pieņemšanu, ar ko
Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, groza attiecībā uz
iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa
infrastrukturā pārvaldību**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas pieņemšanu, ar ko Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. KONTEKSTS

Komisija 2013. gada 30. janvārī pieņēma visaptverošu tiesību aktu priekšlikumu paketi ar sešiem priekšlikumiem, kuru mērķis ir nodrošināt kvalitatīvākus un daudzveidīgākus dzelzceļa pakalpojumus Eiropā.

Lai padarītu dzelzceļu par pievilcīgāku izvēli pasažieriem un veicinātu pārvadājumu novirzīšanu uz dzelzceļu, ir vajadzīgi pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes uzlabojumi. Ierobežotos publiskā sektora līdzekļus var izmantot labāk un ilgtspējīgāk.

Paketes mērķis ir veicināt inovāciju ES dzelzceļos, lai tie atbilstu lietotāju gaidām. Tas tiek īstenots trīs dažādos un savstarpēji saistītos veidos:

- (1) atverot iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus konkurencei un konkursus par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem padarot obligātus;
- (2) stiprinot infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību, lai tie kontrolētu visas dzelzceļa tīkla pamatfunkcijas, un visiem nodrošinot taisnīgu piekļuvi dzelzceļam;
- (3) stiprinot ES Dzelzceļa aģentūras lomu, padarot to par "vienas pieturas aģentūru", kura izdod ES mēroga atļaujas ritekļu laišanai tirgū, kā arī ES mēroga drošības sertifikātus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei

(dokuments COM(2013) 30 final – 2013/0015 COD):

2013. gada 31. janvāris

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

2013. gada 11. jūlijs

Reģionu komitejas atzinuma datums:

2013. gada 8. oktobris

Eiropas Parlamenta nostājas datums (pirmais lasījums):

2014. gada
26. februāris

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Komisijas priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES ("Pārvaldības direktīva"), vispārējais mērķis ir turpināt attīstīt vienoto Eiropas dzelzceļa telpu, atvērt iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus konkurencei un radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Paredzams, ka pieaugošā konkurence uzlabos dzelzceļa transporta pakalpojumu kvalitāti un palielinās to darbības efektivitāti, tādējādi uzlabojot dzelzceļa konkurētspēju un pievilcīgumu salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. 

Lai sasniegtu šo mērķi, Komisija ierosināja jaunus noteikumus, kas stiprinātu infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību, novērstu šķērssubsīdijas starp infrastruktūras pārvaldību un dzelzceļa ekspluatāciju un uzlabotu koordināciju starp dažādiem dzelzceļa pārvadājumu tirgus dalībniekiem.

Komisijas priekšlikums ir cieši saistīts ar priekšlikumu grozīt Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu. Ierosinātās regulas mērķis ir ieviest obligātu konkursu principu līgumu piešķiršanā sabiedrisko dzelzceļa pakalpojumu līgumos un uzlabot efektīvu konkursu nosacījumus, piemēram, uzlabojot piekļuvi ritošajam sastāvam.

3. KOMENTĀRI PAR PADOMES NOSTĀJU

Nostāja, kuru Padome pieņēma pirmajā lasījumā 2016. gada 17. oktobrī, atbalsta galvenos Komisijas priekšlikuma mērķus. Jo īpaši tā paredz atvērt iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus konkurencei un uzlabot noteikumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldības vadību.

Lai gan Padomes nostāja nav tik plaša, kā Komisija vairākos punktos vēlētos, tā ir nozīmīgs solis uz priekšu salīdzinājumā ar spēkā esošo Direktīvu 2012/34/EK šādu iemeslu dēļ:

- Komisija ierosināja stingrākas nošķiršanas prasības starp infrastruktūras pārvaldītāju un citām vertikāli integrēta uzņēmuma vienībām. Padomes nostāja paredz lielāku struktūru elastību, un jo īpaši iespēju saglabāt (vai atjaunot) vertikāli integrētu modeli. Lai gan Komisija uzskata, ka vertikālā nošķiršana ir visvienkāršākais veids, kā nodrošināt nediskriminējošu attieksmi pret jaunpienācējiem, tā atzinīgi vērtē to, ka Padomes nostājā ir ieviesti vairāki jauni aizsardzības pasākumi. Tie ir izveidoti, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāju neitralitāti, kas jo īpaši ietver dubultmandātu ierobežojumus un interešu konfliktu novēršanu.
- Komisija ierosināja noteikumus, kas izstrādāti, lai aizsargātu visas infrastruktūras pārvaldības funkcijas no nevēlamas ietekmes. Padomes nostāja ierobežo visstingrāko noteikumu piemērošanu līdz būtiskajām funkcijām. Piemēram, jaudas iedalīšana un noteikšana un maksas iekasēšana par piekļuvi sliežu ceļiem, kas ir svarīgi saistībā ar jaunienācēju nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai. Komisija pauž nožēlu par to, ka netika izmantota iespēja ieviest plašākus un stingrākus aizsardzības pasākumus, kas attiecas uz visām infrastruktūras pārvaldības funkcijām, jo īpaši attiecībā uz vertikāli integrētiem uzņēmumiem. Tomēr tā arī atzīmē, ka ir ieviesti jauni vispārēji noteikumi, lai nodrošinātu pārredzamību un objektivitāti arī satiksmes vadībā un tehniskās apkopes plānošanā. Sākotnējo ideju par "pilntiesīgu" infrastruktūras

pārvaldītāju, kas veic visas funkcijas, kas ir dzelzceļa tīkla pamatā, Padome neatbalstīja. Tā vietā Padome izvēlējās elastīgāku pieeju, saskaņā ar kuru dalībvalstis var brīvi pētīt iespējamās priekšrocības, ko rada infrastruktūras pārvaldības ārpakalpojumu izmantošana un publiskā un privātā sektora partnerības. Ņemot vērā pašreizējos budžeta ierobežojumus un neatkarīgi no to strukturālā modeļa, dalībvalstis uzskatīja, ka ir svarīgi spēt izmantot privātā kapitāla ieguldījumu un izveidot tiesisko regulējumu, kas nodrošinātu inovatīvu infrastruktūras pārvaldību. Komisija var piekrist šai elastīgākajai pieejai, ņemot vērā ieviestos noteikumus, lai nodrošinātu, ka interešu konflikti tiek novērsti un ka infrastruktūras pārvaldītāji uzņemas pilnīgu atbildību un tiem ir tiesības uzraudzīt ārpakalpojumā nodotas funkcijas. Padomes ieviestās izmaiņas ir mainījušas Komisijas ierosinātajā sistēmā konkrētus būtiskus satura elementus. Tomēr Komisija uzskata, ka mērķis – taisnīga un efektīva infrastruktūras pārvaldība – var tikt sasniegts ar Padomes nostāju, jo īpaši, ņemot vērā jaunu noteikumu kopumu, kas rada ievērojamu progresu salīdzinājumā ar *status quo*.

- Padomes nostājā atbalstīti stingri finanšu pārredzamības noteikumi. Noteikumi par uzskaites nošķiršanu apvienojumā ar jaunajiem noteikumiem par grupas iekšējiem aizdevumiem un pakalpojumiem, infrastruktūras pārvaldītāju dividendu izmantošanu un vertikāli integrētu uzņēmumu finanšu plūsmu pilnīgu regulatīvo uzraudzību nodrošinās, ka ne infrastruktūras maksu, ne publiskā sektora līdzekļus nevar novirzīt no to galamērķa, lai piešķirtu šķērssubsīdijas, konkurējot ar citiem uzņēmumiem. Tas palīdzēs radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.
- Ir svarīgi, ka Padomes nostājā ir paredzēta obligāta infrastruktūras pārvaldītāju un tās lietotāju sadarbība Eiropas līmenī. Ir gaidāms, ka šī sadarbība uzlabos infrastruktūras pārvaldītāju sniegumu un orientāciju uz klientiem.
- Regulatīvo iestāžu pilnvaru stiprināšana ir vēl viens svarīgs paketes elements. Jaunie noteikumi ļaus valstu regulatīvajām iestādēm un Komisijai efektīvi īstenot prasības.

4. SECINĀJUMS

Lai gan Padomes nostāja nav visaptverošs tiesiskā regulējuma grozījums, ko Komisija ierosināja 2013. gadā, grozītajam priekšlikumam joprojām ir liela nozīme, lai turpmāk bez ilgākas kavēšanās attīstītu vienoto Eiropas dzelzceļa telpu, nodrošinot, ka tiek likvidēti iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu valsts monopoli. Ierosinātie noteikumi padarīs skaidrāku un uzlabos tiesisko regulējumu. Tas radīs labvēlīgākus apstākļus konkurences uzplaukumam un ļaus novērst vai labot diskriminējošu praksi.

Kompromisa veidā Komisija piekrīt Padomes ieņemtajai nostājai, tādējādi ļaujot Eiropas Parlamentam pieņemt galīgo tekstu otrajā lasījumā. Komisija uzskata, ka gan tirgus, gan tehnisko pīlāru pieņemšana ļautu maksimāli palielināt ieguvumus dzelzceļa transporta nozares pakalpojumu kvalitātes, efektivitātes un konkurences ziņā.