



Briuselis, 2013 01 30
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies
keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2011 m. kovo 28 d. priimtoje 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto politikos¹ Komisija paskelbė savo viziją sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę su geležinkelių vidaus rinka, kurioje Europos geležinkelio įmonės galėtų teikti paslaugas be nereikalingų techninių ir administracinių kliūčių.

Keliose politikos iniciatyvose pripažinta, kad geležinkelių infrastruktūra gali būti vidaus rinkos pagrindas ir tvarų augimą skatinantis veiksnys. 2012 m. sausio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad svarbu išnaudoti visiškai integruotos bendrosios rinkos augimo potencialą, įskaitant su tinklų pramonės šakomis susijusias priemones. 2012 m. gegužės 30 d. priimtame Komisijos komunikate „Stabilumo, ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo užtikrinimo veiksmai“ pabrėžiama, kad geležinkelių sektoriuje svarbu toliau mažinti reguliavimo našta ir kliūtis patekti į rinką. Analogiškai 2012 m. birželio 6 d. priimtame Komisijos komunikate dėl geresnio bendrosios rinkos valdymo² taip pat pabrėžiama transporto sektoriaus svarba.

Pastarąjį dešimtmetį trimis geležinkelių dokumentų rinkiniais siekta atverti nacionalines rinkas ir užtikrinti didesnę geležinkelių sektoriaus konkurencingumą ir sąveikumą ES lygmeniu. 2007 m. gruodžio mėn. paskelbtu Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų nustatyta viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir kompensavimo už viešųjų paslaugų įsipareigojimus reguliavimo sistema, bet bendro keleivinio geležinkelių transporto sutarčių sudarymo metodo nenustatyta. Nepaisant naujų ES teisės aktų, geležinkelių, kaip transporto rūšies, dalis ES vidaus transporto rinkoje išliko nedidelė.

1.2 Spręstinios problemos

Suinteresuotosios šalys mano, kad pagal esamą teisinę sistemą teikiant keleivinio geležinkelių transporto paslaugas neužtikrinama pakankama paslaugų kokybė ir veiklos efektyvumas. 54 % 2012 m. Eurobarometro apklausos respondentų nebuvo patenkinti savo nacionaline arba regionine geležinkelių sistema. Iš 2011 m. vartotojų rinkos rezultatų suvestinės³ matyti, kad traukinių keleiviai paslaugas įvertino 6,7 iš 10 – gerokai prasčiau, nei daugelį vartojimo prekių ir paslaugų. Geležinkelių paslaugas vartotojai vertina prasčiau, nei bet kurios kitos rūšies transporto paslaugas (pvz., miestų transportas ir oro transportas vertinami geriau) – 30 paslaugų rinkų lentelėje jos užima 27-ą vietą. Veiklos efektyvumo atžvilgiu yra didelis atotrūkis tarp geriausiai ir prasčiausiai veikiančių geležinkelių sistemų. Šis atotrūkis rodo, kad ištekliai, tokie kaip geležinkelių riedmenys ir infrastruktūra, naudojami labai skirtingai, taip pat labai skiriasi darbo našumas. Dėl šių veiklos efektyvumo skirtumų atsiranda didelis (palyginti su kitais ekonomikos sektoriais) viešojo finansavimo poreikis (neatsižvelgiant į infrastruktūros finansavimą), nes daugelis geležinkelio įmonių yra nuostolingos.

Geležinkelio įmonių paslaugų kokybės gerinimą ir veiklos efektyvumo didinimą apsunkina įvairios kliūtys. Jos visų pirma susijusios su patekimu į šalių keleivinio transporto paslaugų rinkas ir konkurencinio spaudimo nebuvimu. Daugelyje valstybių narių ši rinka yra uždara konkurencijai; taip ne tik ribojamas augimas, bet ir sudaromos nevienodos sąlygos savo rinkas atvėrusiose ir jų neatvėrusiose valstybėse narėse. Kadangi valstybių narių požiūris į šalies

¹ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

² Geresnė bendrosios rinkos valdysena, COM(2012) 259.

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

keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimą nevienodas, negali atsirasti tikra keleivinio geležinkelių transporto paslaugų vidaus rinka.

Tačiau didžioji dauguma šalies keleivinio transporto paslaugų teikiama ne komerciniais pagrindais, o pagal viešųjų paslaugų sutartis. Kadangi bendrų tokių sutarčių sudarymo ES taisyklių nenustatyta, kai kuriose valstybėse narėse šios sutartys sudaromos konkurso tvarka, o kitose – tiesiogiai. Dėl tokio reguliavimo sistemų susiskaidymo Europos Sąjungoje geležinkelio įmonėms sudėtinga pasinaudoti visomis veiklos vidaus rinkoje galimybėmis. Todėl šiuo teisės aktų rinkiniu sprendžiami ir konkursų dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo, ir kliūčių konkurencijai, kaip antai galimybės potencialiems konkurso dalyviams naudotis tinkamais geležinkelių riedmenimis, ir nediskriminacinės prieigos prie informacinių sistemų ir integruotojo bilietų pardavimo sistemų, kai tai naudinga keleiviams, klausimai.

1.3 Bendrieji tikslai

Pagrindinis Europos Sąjungos transporto politikos tikslas – sukurti transporto vidaus rinką, kuri skatintų aukštą konkurencijos lygį ir darnią, proporcingą ir tvarią ekonominės veiklos plėtrą. 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto politikos numatyta, kad iki 2050 m. geležinkelių transportas turėtų sudaryti didžiąją vidutinių nuotolių keleivinio transporto dalį. Toks transporto rūšių proporcijų pasikeitimas prisidės prie Europos pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijoje „Europa 2020“⁴ numatyto tikslo 20 proc. sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Baltojoje knygoje pateikta išvada, kad jokie dideli pokyčiai transporto srityje nebus įmanomi, jei nebus tinkamos geležinkelių infrastruktūros ir jei ja nebus naudojamasi sumaniau.

Bendras šio ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje teikiamo pasiūlymo tikslas – pagerinti keleivinio geležinkelių transporto paslaugų kokybę ir padidinti šio sektoriaus veiklos efektyvumą ir taip siekti, kad geležinkelių sektorius taptų konkurencingesnis ir patrauklesnis kitų transporto rūšių atžvilgiu ir kad būtų toliau plėtojama bendra Europos geležinkelių erdvė.

1.4 Konkretūs tikslai

Šis pasiūlymas apima bendras keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo taisykles, taip pat papildomas priemones, kuriomis siekiama, kad konkursų rezultatai būtų geresni.

Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymu privaloma konkurso tvarka siekiama padidinti konkurencinį spaudimą šalių geležinkelių transporto rinkose, kad būtų siūloma daugiau geresnės kokybės keleivinio transporto paslaugų. Geležinkelių transporto paslaugų sutartis sudarant konkurso tvarka taip pat bus užtikrintas geresnis kainos ir kokybės santykis viešojo transporto paslaugų sektoriuje. Bendros konkursų tvarkos taisyklės padės sudaryti panašesnes geležinkelio įmonių verslo sąlygas. Šiuos pasiūlymus reikia nagrinėti atsižvelgiant į siūlomus 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija)⁵, pakeitimus, kuriais nustatomos atviros prieigos teisės geležinkelio įmonėms ir sutvirtinamos nuostatos dėl nediskriminacinės prieigos prie geležinkelių infrastruktūros.

⁴ Komisijos komunikatas „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“, COM(2010) 2020.

⁵ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Kad Komisija galėtų atlikti poveikio vertinimą, išorės konsultanto paprašyta parengti patvirtinamąjį tyrimą ir atlikti tikslines konsultacijas. Tyrimas pradėtas 2011 m. gruodžio mėn., o galutinė ataskaita pateikta 2012 m. rugsėjo mėn.

Siekiant sužinoti suinteresuotųjų šalių nuomonę pasirinktas įvairių tikslinių konsultacijų metodų derinys, o ne viešos konsultacijos. 2012 m. kovo 1 d. – balandžio 16 d. 427-ioms su geležinkelių sektoriumi susijusioms suinteresuotosioms šalims (geležinkelio įmonėms, infrastruktūros valdytojams, viešojo transporto ministerijoms, saugos institucijoms, ministerijoms, atstovaujančioms institucijoms, darbuotojų organizacijoms ir t. t.) išsiųsti kiekvienai respondentų grupei specialiai pritaikyti klausimynai. Keleivių nuomonės gautos atlikus Eurobarometro apklausą, per kurią 25-iose geležinkelius turinčiose valstybėse narėse lygiomis dalimis apklausta 25 000 respondentų. Vietos ir regioninių valdžios institucijų nuomonė sužinota pasinaudojant Regionų komiteto tinklu.

Be konsultacijų, 2012 m. gegužės 29 d. surengtas susitikimas su suinteresuotosiomis šalimis (apie 85 dalyviai), 2012 m. rugsėjo 24 d. – konferencija (apie 420 dalyvių) ir visus 2012 m. – pokalbiai su konkrečiomis suinteresuotosiomis šalimis. Komisijos tarnybų atstovai susitiko su Europos geležinkelių bendrijos (atstovaujančios geležinkelio įmonėms), Europos keleivinio transporto operatorių, Europos transporto darbuotojų federacijos, Europos keleivių federacijos, Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojų ir UITP (Tarptautinės viešojo transporto sąjungos) atstovais. Specialūs susitikimai su suinteresuotosiomis šalimis taip pat organizuoti Prancūzijoje, Vokietijoje, Nyderlanduose, Lenkijoje, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

Dauguma (60 proc.) respondentų sutiko, kad papildomos naujos atviros prieigos teisės, privaloma konkursų tvarka arba abiejų šių priemonių derinys galėtų skatinti rinkos integraciją. Atvira šalies keleivinio geležinkelių transporto prieiga atsižvelgiant į ekonominės pusiausvyros testą, kuriuo vertinamas galimas poveikis viešųjų paslaugų sutarčių gyvybingumui, rezultatus vertinta palankiausiai (pritarė 55 proc. respondentų). Dabartinė tvarka vertinta itin nepalankiai (jai pritarė tik 20 proc. respondentų). Darbuotojų atstovų nuomone, dėl bet kokio šalies keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimo pablogėtų darbo sąlygos ir būtų daugiau streikuojama.

Dėl privalomos konkursų tvarkos 45 proc. respondentų pritarė lankstumo priemonėms, panašioms į tas, kurios taikomos viešojo pirkimo derybose, ir pereinamiesiems laikotarpiams, per kuriuos būtų nuosekliai pereita prie to, kad visos viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos konkurso tvarka (pritarė 80 proc. respondentų).

Dauguma (60 proc.) respondentų sutiko, kad sukūrus geležinkelių riedmenų nuomos bendrovės būtų daugiau galimybių naudotis geležinkelių riedmenimis, ir didžioji dauguma (75 proc.) teigė, kad infrastruktūros valdytojai turėtų suteikti visą techninę informaciją. Dėl integruotojo bilietaus pardavimo palankiau vertintos neprivalomosios nuostatos arba nuostatos, kuriomis būtų suteikiami įgaliojimai sudaryti savanoriškus susitarimus, o ne privalomos priemonės ES arba valstybių narių lygmeniu.

Kovo 26 d. ir birželio 19 d. konsultuotasi su geležinkelių sektoriaus socialinio dialogo komitetu, visų pirma dėl politikos alternatyvų ir jų socialinio poveikio vertinimo.

Remdamasi minėtu išorės tyrimu ir konsultacijų proceso rezultatais, Komisija atliko kokybinį ir kiekybinį įvairių esamos reguliavimo sistemos modernizavimo alternatyvų poveikio vertinimą.

Atlikus poveikio vertinimą paaiškėjo, kad geriausias ekonominis, aplinkosauginis ir socialinis poveikis, kurio grynoji dabartinė vertė per 2019–2035 m. laikotarpį siektų 21–29 mlrd. EUR, būtų gautas kartu taikant šias priemones:

- plačiai apibrėžti atviros prieigos teises, suteikiamas atsižvelgiant į jų poveikio viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai testo rezultatus;
- viešųjų paslaugų sutartis sudaryti konkurso tvarka;
- savanoriškai diegti nacionalines integruotojo bilietų pardavimo sistemas; ir
- įpareigoti valstybes nares geležinkelio įmonėms, norinčioms dalyvauti viešajame konkurse, užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie tinkamų geležinkelių riedmenų.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1 Vietos kompetentingos institucijos apibrėžtis (2 straipsnio c punktas)

Dėl šio pakeitimo apibrėžtis tampa teisiškai aiškesnė, nes nurodoma, kad vietos kompetentingos institucijos veikia miestų aglomeracijose ar kaimo vietovėse, o ne didelėse valstybės teritorijos dalyse.

3.2 Reikalavimai, pagal kuriuos kompetentingos institucijos nustato viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir geografinę viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritį (2 straipsnio e punktas ir naujas 2a straipsnis)

Šiuo straipsniu nustatoma lanksti, bet oficialiai įforminta ir skaidri procedūra, pagal kurią nustatomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir geografinė viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritis, jei kompetentingos institucijos mano, kad, siekiant užtikrinti politiniu požiūriu pageidaujamą judumo jų atsakomybės sričiai priklausančioje teritorijoje lygį, reikalingas valstybės įsikišimas. Straipsnyje reikalaujama, kad kompetentingos institucijos sudarytų viešojo transporto planus, kuriuose būtų nustatyti viešojo keleivinio transporto politikos tikslai ir viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimo ir veiklos modeliai. Be to, jame reikalaujama, kad kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į viešojo transporto planuose nustatytus tikslus, pagrįstų viešųjų paslaugų įsipareigojimų, kuriuos jos ketina taikyti viešojo transporto operatoriams, rūšį ir apimtį ir viešųjų paslaugų sutarties taikymo sritį. Jos turi vadovautis kriterijais, nustatytais remiantis bendraisiais Sutarties principais, kaip antai tinkamumo, būtinumo ir proporcingumo, taip pat ekonominiais kriterijais, kaip antai ekonomiškumo ir finansinio tvarumo. Šiame straipsnyje taip pat reikalaujama, kad kompetentinga institucija užtikrintų, kad būtų tinkamai konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis, pvz., keleivių ir darbuotojų organizacijomis ir transporto operatoriais. Jame reikalaujama, kad geležinkelių sektoriuje šios procedūros teisinę peržiūrą užtikrintų nepriklausomos geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucijos. Be to, siekiant užtikrinti veiksmingą konkurenciją ir kartu atsižvelgti į tai, kad keleivinio geležinkelių transporto rinkų dydis ir administracinė struktūra valstybėse narėse yra skirtingi, šiame straipsnyje lanksčiai apibrėžiama keleiviniam geležinkelių transportui taikoma didžiausios pagal kiekvieną viešųjų paslaugų sutartį teikiamų transporto paslaugų apimtys riba.

3.3 Keleivinio transporto veiklos, techninės ir finansinės informacijos teikimas skelbiant konkursą dėl viešųjų paslaugų sutarties sudarymo (4 straipsnio 6 dalis ir nauja 4 straipsnio 8 dalis)

Šia nauja 4 straipsnio 8 dalies nuostata kompetentingos institucijos įpareigojamos potencialiems konkurso dėl viešųjų paslaugų sutarties sudarymo dalyviams pateikti tam tikrus veiklos, techninius ir finansinius duomenis, kad jie galėtų parengti pasiūlymą remdamiesi išsamia informacija ir taip būtų stiprinama konkurencija. Iš dalies pakeičiant 4 straipsnio 6

dalį paaiškinama, kad kompetentingos institucijos turi konkurso dokumentuose aiškiai nurodyti, ar jos reikalaus, kad viešųjų paslaugų operatoriai laikytųsi socialinių standartų arba atitiktų socialinius kriterijus.

3.4 Viršutinės ribos, taikomos tiesiogiai sudarant mažos apimties sutartis ir sutartis su mažosiomis arba vidutinėmis įmonėmis (5 straipsnio 4 dalis)

Šia nuostata nustatomos konkrečios viršutinės ribos, taikomos tiesiogiai sudarant sutartis dėl mažos apimties geležinkelių transporto paslaugų. Esamos ribos labiau pritaikytos autobusų transportui ir kitų rūšių bėginiam transportui, o ne geležinkeliui. Riba, kurią siūloma taikyti geležinkelių atveju, nustatyta remiantis logika, kad, jei konkurso organizavimo išlaidos nusveria numatomą konkurso naudą, sutartis turėtų būti leidžiama sudaryti tiesiogiai. Atitinkama riba, išreikšta traukinio nuvažiuotais kilometrais, nustatyta atsižvelgiant į vidutinės geležinkelių transporto paslaugų teikimo vieneto sąnaudas.

3.5 Geležinkelių transporto sutarčių sudarymas privaloma konkurso tvarka (5 straipsnio 6 dalis ir 4 straipsnis)

Išbraukus 5 straipsnio 6 dalį kompetentingoms institucijoms atimama galimybė spręsti, ar geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartį sudaryti tiesiogiai, ar konkurso tvarka. Bendroji taisyklė dėl sutarčių sudarymo konkurso tvarka bus taikoma ir geležinkelių sektoriui.

3.6 Sutarčių sudarymo apribojimai (nauja 5 straipsnio 6 dalis)

Kad geležinkelių transporto paslaugų sutartis pradėjus sudaryti konkurso tvarka būtų sustiprinta konkurencija, šia nuostata kompetentingoms institucijoms suteikiama galimybė nuspręsti, kad keleivinio geležinkelių transporto paslaugų sutartys, susijusios su to paties tinklo arba maršrutų rinkinio dalimis, bus sudaromos su skirtingomis geležinkelio įmonėmis. Tuo tikslu kompetentingos institucijos gali nuspręsti apriboti su ta pačia geležinkelio įmone konkurso tvarka sudaromų sutarčių skaičių.

3.7 Galimybė naudotis geležinkelių riedmenimis (naujas 5a straipsnis ir naujas 9a straipsnis)

Valstybės nares įpareigojant, kad operatoriams, kurie nori teikti viešojo keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, būtų veiksmingai ir nediskriminuojant užtikrinama galimybė naudotis tinkamais geležinkelių riedmenimis, pašalinama didžiausia kliūtis veiksmingai konkurencijai dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo. Valstybėse narėse, kuriose nėra gerai veikiančios geležinkelių riedmenų nuomos rinkos, kompetentingos institucijos savo nuožiūra imasi priemonių, kad užtikrintų galimybę naudotis geležinkelių riedmenimis ir taip atvertų rinką. Tačiau, kadangi aplinkybės ir poreikiai įvairiose šalyse gali būti skirtingi, nauja nuostata kompetentingoms institucijoms paliekama laisvė rinktis tinkamiausias priemones tikslui pasiekti ir nurodomos dažniausiai taikomos priemonės. Išsami tvarka ir priemonės, kuriomis užtikrinama galimybė naudotis geležinkelių riedmenimis, nustatomos įgyvendinimo aktais pagal šio reglamento 9a straipsnyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

3.8 Tam tikros informacijos apie viešųjų paslaugų sutartis skelbimas (7 straipsnio 1 ir 2 dalys)

Šia nuostata kompetentingos institucijos įpareigojamos metinėse viešųjų paslaugų įsipareigojimų ataskaitose, taip pat išankstiniuose pranešimuose apie numatomus skelbti konkursus, pateikti informaciją apie viešųjų paslaugų sutarčių įsigaliojimo datą ir galiojimo trukmę. Ši papildoma informacija ir valstybėms narėms taikomas įpareigojimas užtikrinti, kad būtų lengviau gauti metines kompetentingų institucijų skelbiamas ataskaitas, padidins sudarytų viešųjų paslaugų sutarčių ir galimo tokių sutarčių sudarymo ateityje skaidrumą, todėl transporto operatoriams bus lengviau pasirengti būsimiems konkursams.

3.9 Pereinamasis laikotarpis dėl sutarčių sudarymo konkurso tvarka (8 straipsnio 2 dalis)

Šia nuostata paaiškinama, kad dešimties metų pereinamasis laikotarpis iki 2019 m. gruodžio 2 d. yra susijęs tik su 5 straipsnio 3 dalimi dėl kompetentingų institucijų įpareigojimo sutartis sudaryti konkurso tvarka. Visos kitos 5 straipsnio nuostatos (pvz., dėl galimybės tiesiogiai sudaryti sutartį su vidaus operatoriumi, kai sutarties vertė maža arba kai ji sudaroma kaip neatidėliotina priemonė, ir dėl sprendimo sudaryti sutartį teisinės peržiūros) taikomos iškart.

3.10 Pereinamasis laikotarpis dėl galiojančių tiesiogiai sudarytų geležinkelių transporto paslaugų sutarčių (nauja 8 straipsnio 2a dalis)

Šia nuostata nustatomas papildomas pereinamasis laikotarpis, taikomas geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartims, tiesiogiai sudarytoms 2013 m. sausio 1 d. – 2019 m. gruodžio 2 d. Tos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, bet ne ilgiau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. Taip geležinkelio įmonėms, su kuriomis viešųjų paslaugų sutartis buvo sudaryta tiesiogiai, skiriama pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos tvarkos ir pasirengti privalomai konkurso tvarkai.

3.11 Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatų dėl pranešimo apie valstybės pagalbą netaikymo ir valstybės pagalbos suderinamumo sąlygų pritaikymas atsižvelgiant į Sutarties reikalavimus

Reglamento (EB) Nr. 994/98 (Įgaliojimų suteikimo reglamento)⁶ pakeitimų projekte Komisija pasiūlė iš dalies pakeisti ir Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, kad Sutarties 93 straipsnyje numatyta valstybės pagalba, skiriama transporto koordinavimo reikmėms arba kaip kompensacija už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, Sutarties 108 straipsnio 4 dalyje ir 109 straipsnyje numatyta tvarka būtų įtraukta į Įgaliojimų suteikimo reglamento taikymo sritį. Šiuo metu Komisija tikisi, kad bus priimtas susijęs bendrosios išimties reglamentas, kuriame iš esmės būtų atkurta dabartinė išimtis, išskyrus tiek, kiek šiuo su geležinkelių sektoriumi susijusio teisės akto pasiūlymu bus pakeistas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007.

⁶ TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies keičiamas 1998 m. gegužės 7 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 994/98 dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 92 ir 93 straipsnių taikymo kai kurioms horizontalios valstybės pagalbos rūšims ir 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, pasiūlymas, COM(2012) 730 *final*, 2012 12 5.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies
keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) per pastarąjį dešimtmetį keleivinio geležinkelių transporto apimtis didėjo nepakankamai, kad jo dalis, palyginti su automobilių ir oro transporto dalimi, didėtų. Keleivinis geležinkelių transportas, kaip transporto rūšis, Europos Sąjungoje sudarė 6 %, ir ši dalis beveik nesikeitė. Keleivinio geležinkelių transporto paslaugų prieinamumas ir kokybė atsiliko nuo vis didėjančių reikalavimų;
- (2) Sąjungos tarptautinio keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka konkurencijai atverta nuo 2010 m. Be to, kai kurios valstybės narės atvėrė konkurencijai savo keleivinio transporto rinkas – suteikė teisę laisvai patekti į rinką, viešųjų paslaugų sutartis pradėjo sudaryti konkurso tvarka arba pradėjo taikyti abi šias priemones;
- (3) Komisija 2011 m. kovo 28 d. baltojoje knygoje dėl transporto politikos⁹ paskelbė apie savo ketinimą užbaigti kurti geležinkelių vidaus rinką ir taip užtikrinti Sąjungos geležinkelio įmonėms galimybę teikti visų rūšių geležinkelių transporto paslaugas be nereikalingų techninių ir administracinių kliūčių;
- (4) kompetentingos institucijos, organizuodamos savo viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, turi užtikrinti, kad viešųjų paslaugų išsipareigojimai ir geografinė viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritis būtų tinkami, būtini ir proporcingi atsižvelgiant į jų teritorijoje įgyvendinamos viešojo keleivinio transporto politikos tikslus. Ši politika turėtų būti nustatoma viešojo transporto planuose, paliekant galimybę taikyti rinką grindžiamus transporto sprendimus. Viešojo transporto planų ir

⁷ OL C , , p. .

⁸ OL C , , p. .

⁹ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

viešųjų paslaugų įsipareigojimų nustatymo procesas turėtų būti skaidrus susijusioms suinteresuotosioms šalims, įskaitant potencialius naujus rinkos dalyvius;

- (5) kad būtų užtikrintas patikimas viešojo transporto finansavimas, būtinas viešojo transporto planuose numatytiems tikslams pasiekti, kompetentingos institucijos turi nustatyti tokius viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kad viešojo transporto tikslai būtų pasiekti ekonomiškai, atsižvelgiant į tų įsipareigojimų vykdymo grynojo finansinio rezultato kompensaciją, taip pat jos turi užtikrinti ilgalaikį pagal viešųjų paslaugų sutartis teikiamo viešojo transporto finansinį tvarumą;
- (6) siekiant užtikrinti sklandų viešojo keleivinio geležinkelių transporto rinkos veikimą itin svarbu, kad kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritį, laikytųsi šių kriterijų, nes atviros prieigos transporto veikla turi būti gerai koordinuojama su transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų sutartį. Dėl šios priežasties nepriklausoma geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija turėtų užtikrinti, kad šis procesas būtų tinkamai taikomas ir skaidrus;
- (7) siekiant skatinti konkurenciją dėl šių sutarčių sudarymo ir kartu kompetentingoms institucijoms užtikrinti galimybę optimizuoti apimtį atsižvelgiant į ekonomines ir veiklos aplinkybes, turi būti nustatyta didžiausia keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutarties metinė apimtis;
- (8) kad būtų lengviau rengti konkurso pasiūlymus ir taip būtų skatinama konkurencija, kompetentingos institucijos turi užtikrinti, kad visi suinteresuoti pateikti tokių pasiūlymą viešųjų paslaugų operatoriai gautų tam tikrą informaciją apie transporto paslaugas ir infrastruktūrą, su kuriomis yra susijusi viešųjų paslaugų sutartis;
- (9) tam tikros viršutinės ribos, taikomos tiesiogiai sudarant geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis, turi būti pritaikytos prie konkrečių ekonominių sąlygų, kuriomis šiame sektoriuje vyksta konkursas;
- (10) siekiant sukurti keleivinio geležinkelių transporto paslaugų vidaus rinką, šiame sektoriuje būtina nustatyti bendras konkursų dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo taisykles, kurios būtų vienodai taikomos visose valstybėse narėse;
- (11) siekiant sukurti pagrindines sąlygas, kuriomis visuomenė gautų didžiausią naudą iš veiksmingo šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimo, svarbu, kad valstybės narės užtikrintų tinkamą viešųjų paslaugų operatorių darbuotojų socialinės apsaugos lygį;
- (12) kai rinka viešųjų paslaugų operatoriams neužtikrina prieigos prie geležinkelio riedmenų tinkamomis ekonominėmis ir nediskriminacinėmis sąlygomis, tokią prieigą turi palengvinti kompetentingos institucijos, imdamosi tinkamų ir veiksmingų priemonių;
- (13) kad rinkos dalyviai galėtų organizuočiau dalyvauti konkurse, būtina užtikrinti visišką tam tikrų svarbiausių rengiamo konkurso dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo tvarkos elementų skaidrumą;
- (14) remiantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 teksto logika reikėtų aiškiai nurodyti, kad pereinamasis laikotarpis iki 2019 m. gruodžio 2 d. yra susijęs tik su įpareigojimu viešųjų paslaugų sutartis sudaryti konkurso tvarka;
- (15) geležinkelio įmonėms reikia šiek tiek daugiau laiko pasirengti privalomam viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui konkurso tvarka, kad įmonės, su kurioms anksčiau tokios sutartys buvo sudarytos tiesiogiai, galėtų imtis veiksmingų ir tvarių vidaus

restruktūrizavimo priemonių. Todėl sutarčių, kurios tiesiogiai sudaromos nuo šio reglamento įsigaliojimo iki 2019 m. gruodžio 3 d., atveju reikalingos pereinamojo laikotarpio priemonės;

- (16) atvėrus šalies keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinką, kompetentingoms institucijoms gali reikėti imtis priemonių, kad būtų užtikrintas aukštas konkurencijos lygis – apriboti sutarčių, kurias jos sudaro su viena geležinkelio įmone, skaičių, todėl turėtų būti numatytos atitinkamos nuostatos;
 - (17) kad šio reglamento 5a straipsnis būtų įgyvendinamas vienodomis sąlygomis, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi vadovaujantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁰;
 - (18) atsižvelgdama į Reglamento (EB) Nr. 994/98 (Įgaliojimų suteikimo reglamentas)¹¹ pakeitimus, Komisija pasiūlė iš dalies pakeisti ir Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Siekiant suderinti požiūrį į valstybės pagalbos srities bendrosios išimties reglamentus, Sutarties 93 straipsnyje numatyta valstybės pagalba, skiriama transporto koordinavimo reikmėms arba kaip kompensacija už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, Sutarties 108 straipsnio 4 dalyje ir 109 straipsnyje numatyta tvarka turėtų būti įtraukta į Įgaliojimų suteikimo reglamento taikymo sritį;
 - (19) todėl Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,
- PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies keičiamas taip:

- 1. a) 2 straipsnio c punktas pakeičiamas taip:

„c) vietos kompetentinga institucija – kompetentinga institucija, kurios kompetencijai priklausanči geografinė teritorija nėra nacionalinė ir kuri atsakinga už miestų aglomeracijos arba kaimo vietovės transporto reikmes;“;
- b) 2 straipsnio e punktas papildomas taip:

„Viešųjų paslaugų įsipareigojimai netaikomi jokioms viešojo transporto paslaugoms, kurios nėra būtinos siekiant pasinaudoti vietos, regioninio ar subnacionalinio tinklo privalumais.
- 2. įterpiamas toks 2a straipsnis:

„2a straipsnis

Viešojo transporto planai ir viešųjų paslaugų įsipareigojimai

 - 1. Kompetentingos institucijos parengia ir reguliariai atnauja teritorijoje, už kurią jos atsakingos, naudojamo visų atitinkamų rūšių viešojo keleivinio

¹⁰ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

¹¹ TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies keičiamas 1998 m. gegužės 7 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 994/98 dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 92 ir 93 straipsnių taikymo kai kurioms horizontalios valstybės pagalbos rūšims ir 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, pasiūlymas, COM(2012) 730 *final*, 2012 12 5.

transporto planus. Šiuose viešojo transporto planuose nustatomi teritorijoje, už kurią tos institucijos atsakingos, naudojamam visų atitinkamų rūšių transportui taikomi viešojo transporto politikos tikslai ir priemonės jiems pasiekti. Juose pateikiami bent šie dalykai:

- a) tinklo arba maršrutų struktūra;
- b) pagrindiniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti viešojo transporto paslaugų pasiūlymas, kaip antai pasiekiamumo, teritorinio junglumo, saugumo, jungčių su tos pačios rūšies ir kitų rūšių transportu pagrindiniuose jungiamuosiuose mazguose, pasiūlymo savybių, pvz., paslaugų teikimo laiko, paslaugų dažnumo ir mažiausio pajėgumo išnaudojimo laipsnio;
- c) su tam tikrais elementais, kaip antai stočių ir geležinkelių riedmenų įrangos savybėmis, punktualumu ir patikimumu, švara, klientų aptarnavimu ir informavimu, skundų nagrinėjimu ir žalos atlyginimu, paslaugos kokybės stebėseną, susiję kokybės standartai;
- d) tarifų politikos principai;
- e) veiklos vykdymo reikalavimai, pvz., dviračių vežimo, eismo valdymo, nenumatytų atvejų plano, taikomo sutrikus veiklai.

Sudarydamos viešojo transporto planus, kompetentingos institucijos visų pirma atsižvelgia į taikomas keleivių teisių, socialines, užimtumo ir aplinkosaugos taisykles.

Pasikonsultavusios su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, kompetentingos institucijos priima ir paskelbia viešojo transporto planus. Taikant šį reglamentą atsižvelgiama bent į šių suinteresuotųjų šalių nuomonę: vežėjų, infrastruktūros valdytojų (jei taikoma), taip pat keleivius ir darbuotojus atstovaujančių organizacijų.

2. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai nustatomi ir viešųjų paslaugų sutartys sudaromos atsižvelgiant į taikomus viešojo transporto planus.
3. Viešojo keleivinio transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir jų taikymo sritis nustatomi taip:
 - a) jie apibrėžiami pagal 2 straipsnio e punktą;
 - b) jie turi būti tinkami siekti viešojo transporto plano tikslų;
 - c) jais neturi būti viršijama to, kas būtina ir proporcinga viešojo transporto plano tikslams pasiekti.

Vertinant b punkte nurodytą tinkamumą atsižvelgiama į tai, ar valstybės įsikišimas į keleivinio transporto paslaugų teikimą yra tinkama priemonė viešojo transporto planų tikslams pasiekti.

Vertinant c punkte nurodytą būtinumą ir proporcingumą viešojo keleivinio geležinkelių transporto atveju atsižvelgiama į transporto paslaugas, teikiamas pagal 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija)¹², 10 straipsnio 2 dalį, ir į visą pagal tos direktyvos 38 straipsnio 4 dalies pirmą sakinį infrastruktūros valdytojams ir reguliavimo institucijoms suteiktą informaciją.

¹² OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

4. Nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir jais susijusio grynojo finansinio rezultato kompensaciją siekiama užtikrinti, kad:
 - a) viešojo transporto plano tikslai būtų pasiekti kuo ekonomiškiau;
 - b) būtų užtikrintas ilgalaikis finansinis viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimo pagal viešojo transporto plane nustatytus reikalavimus tvarumas.

5. Rengdama specifikacijas kompetentinga institucija parengia viešųjų paslaugų įsipareigojimų specifikacijos projektą ir nurodo tų įsipareigojimų taikymo sritį, pagrindinius jų atitikties 2–4 dalyse nustatytiems reikalavimams vertinimo etapus ir vertinimo rezultatus.

Kompetentinga institucija dėl šių specifikacijų tinkamai konsultuojasi su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, kaip antai bent transporto paslaugų teikėjais, infrastruktūros valdytojais (jei taikoma), taip pat keleiviams ir darbuotojams atstovaujančiomis organizacijomis, ir atsižvelgia į jų nuomonę.

6. Viešojo keleivinio geležinkelių transporto atveju:
 - a) vertinimo ir šiame straipsnyje nustatytos procedūros atitiktį užtikrina (taip pat ir savo iniciatyva) Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija;
 - b) didžiausia metinė viešųjų paslaugų sutarties apimtis, išreikšta traukinio nuvažiuotais kilometrais, yra arba 10 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, arba trečdalis viso nacionalinio viešojo keleivinio geležinkelių transporto paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartis, apimties – taikoma didesnioji vertė.“;

3. 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) aiškiai apibrėžti pagal 2 straipsnio e dalį ir 2a straipsnį nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos;“;

- b) 1 dalies b punkto paskutinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Jei viešųjų paslaugų sutartis sudaroma ne pagal 5 straipsnio 3 dalį, šie parametrai nustatomi taip, kad kompensacija negalėtų viršyti sumos, reikalingos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtų išlaidų ir gautų pajamų grynajam finansiniam rezultatui padengti, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus pasiliktas su tų įsipareigojimų vykdymu susijusias pajamas ir pagristą pelną;“;

- c) 6 dalis pakeičiama taip:

„Kai kompetentingos institucijos pagal nacionalinę teisę reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai laikytųsi tam tikrų kokybės ir socialinių standartų arba nustato socialinius ir kokybės kriterijus, tie standartai ir kriterijai įtraukiami į konkurso dokumentus ir į viešųjų paslaugų sutartis.“;

- d) pridedama tokia 8 dalis:

„8. Kompetentingos institucijos visoms suinteresuotosioms šalims pateikia atitinkamą informaciją, kuria remiantis būtų galima parengti pasiūlymą konkursui. Tai informacija apie keleivių paklausą, tarifus, su viešuoju keleiviniu transportu, kuriam taikomas konkursas, susijusias išlaidas ir pajamas, taip pat išsamūs

infrastruktūros specifikacijų duomenys, susiję su reikalingų transporto priemonių ar geležinkelių riedmenų naudojimu, kad tos suinteresuotosios šalys galėtų parengti tinkamai pagrįstus verslo planus. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai kompetentingoms institucijoms padeda pateikti visas reikalingas infrastruktūros specifikacijas. Jei nesilaikoma pirmiau išdėstytų nuostatų, taikoma 5 straipsnio 7 dalyje numatyta teisinė peržiūra.“;

4. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Kompetentingos institucijos gali nuspręsti, jei tai nedraudžiama pagal nacionalinę teisę, viešųjų paslaugų sutartis sudaryti tiesiogiai:

- a) kai numatoma jų vidutinė metinė vertė yra mažesnė nei 1 000 000 EUR arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima viešojo geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnė nei 5 000 000 EUR arba
- b) kai jos susijusios su mažesnės nei 300 000 transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų metinės apimties arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima geležinkelių transporto paslaugas, atveju, mažesnės nei 150 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų metinės apimties viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimu.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartis tiesiogiai sudaroma su mažąja arba vidutine įmone, naudojančia ne daugiau kaip 23 kelių transporto priemones, tos ribos gali būti padidintos: arba iki numatomos vidutinės metinės paslaugų vertės, kuri yra mažesnė nei 2 000 000 EUR, arba iki viešojo keleivinio transporto paslaugų metinės apimties, kuri yra mažesnė nei 600 000 transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų.“;

b) 6 dalis pakeičiama taip:

„Kompetentingos institucijos gali nuspręsti, kad, siekiant sustiprinti geležinkelio įmonių konkurenciją, keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis, susijusios su to paties tinklo ar maršrutų rinkinio dalimis, būtų sudaromos su skirtingomis geležinkelio įmonėmis. Tuo tikslu kompetentingos institucijos, prieš paskelbdamos konkursą, gali nuspręsti apriboti su ta pačia geležinkelio įmone sudaromų sutarčių skaičių.“;

5. įterpiamas toks 5a straipsnis:

„5a straipsnis

Geležinkelių riedmenys

1. Valstybės narės, laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, imasi reikiamų priemonių, kad operatoriams, norintiems pagal viešųjų paslaugų sutartį teikti viešojo keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, būtų užtikrinta galimybė veiksmingai ir nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis viešajam keleiviniam geležinkelių transportui tinkamais geležinkelių riedmenimis.
2. Tais atvejais, kai įmonių, nuomojančių 1 dalyje nurodytus geležinkelių riedmenis nediskriminacinėmis ir komerciškai perspektyviomis sąlygomis visiems atitinkamiems viešojo keleivinio geležinkelių transporto operatoriams, atitinkamoje rinkoje nėra, valstybės narės, laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, užtikrina, kad geležinkelių riedmenų liekamosios vertės rizika tektų kompetentingai institucijai, jei operatoriai, ketinantys ir galintys dalyvauti

viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo konkursuose, to reikalauja, kad galėtų dalyvauti konkurse.

Užtikrinti, kad būtų laikomasi pirmoje pastraipoje nurodyto reikalavimo, kompetentinga institucija gali vienu iš šių būdų:

- a) pati įsigydama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti būtinus geležinkelių riedmenis, kad galėtų leisti jais naudotis viešųjų paslaugų operatoriui rinkos kaina arba kaip numatyta viešųjų paslaugų sutartyje pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą;
- b) suteikdama viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti naudojamų geležinkelių riedmenų finansavimo garantiją rinkos kaina arba vykdydama viešųjų paslaugų sutartį pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą. Tokia garantija gali apimti liekamosios vertės riziką, kai taikoma, laikantis atitinkamų valstybės pagalbos taisyklių;
- c) viešųjų paslaugų sutartyje įsipareigodama sutarties galiojimo pabaigoje perimti geležinkelių riedmenis rinkos kaina.

Punktuose b ir c nurodytais atvejais kompetentinga institucija turi teisę reikalauti, kad, viešųjų paslaugų sutarčiai pasibaigus, viešųjų paslaugų operatorius perduotų geležinkelių riedmenis naujam operatoriui, su kuriuo sudaroma sutartis. Kompetentinga institucija gali naująjį viešojo transporto operatorių įpareigoti perimti geležinkelių riedmenis. Riedmenys perduodami rinkos kaina.

3. Jei geležinkelių riedmenys perduodami naujam viešojo transporto operatoriui, kompetentinga institucija konkurso dokumentuose pateikia išsamius duomenis apie geležinkelių riedmenų techninės priežiūros išlaidas ir apie tų riedmenų fizinę būklę.
4. Iki [18 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija priima priemones, kuriomis nustatoma išsami šio straipsnio 2 ir 3 dalių taikymo tvarka. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 9a straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.“;

6. 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrąja taisykle arba su viešųjų paslaugų sutartimi, atitinka 4 straipsnį, nepaisant to, kaip buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su viešųjų paslaugų sutartimi, sudaryta ne pagal 5 straipsnio 3 dalį, arba su bendrąja taisykle, atitinka ir priedo nuostatas.“;

7. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Kiekviena kompetentinga institucija kartą per metus paskelbia suvestinę ataskaitą, kurioje nurodo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, už kuriuos ji atsakinga, viešųjų paslaugų sutarčių įsigaliojimo ir galiojimo pabaigos datas, pasirinktus viešųjų paslaugų operatorius ir kaip atlygį tiems viešųjų paslaugų operatoriams sumokėtas kompensacijas ir suteiktas išimtines teises. Šioje ataskaitoje atskirai aptariamas autobusų transportas ir geležinkelių transportas, ja remiantis galima stebėti ir vertinti viešojo transporto tinklo veikimą, kokybę ir finansavimą ir, jei taikoma, joje pateikiama informacija apie visų suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį. Valstybės

narės užtikrina, kad būtų lengviau centralizuotai susipažinti su šiomis ataskaitomis, pvz., per bendrą žiniatinklio portalą.“;

b) 2 dalyje pridedamas toks punktas:

„d) numatoma viešųjų paslaugų sutarties įsigaliojimo data ir galiojimo trukmė.“;

8. 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2. Nepažeidžiant 3 dalies, nuo 2019 m. gruodžio 3 d. geležinkelių transporto, išskyrus kitas bėginio transporto rūšis, pvz., metro ar tramvajų, viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal 5 straipsnio 3 dalį. Visos kitų rūšių bėginio transporto ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutartys pagal 5 straipsnio 3 dalį turi būti sudaromos dar iki 2019 m. gruodžio 3 d. Šiuo pereinamuoju laikotarpiu iki 2019 m. gruodžio 3 d. valstybės narės imasi priemonių laipsniškai užtikrinti, kad būtų laikomasi 5 straipsnio 3 dalies, siekdamas išvengti didelių struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transporto pajėgumais.“;

b) įterpiama tokia 2a dalis:

„2a. Viešojo keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartys, tiesiogiai sudarytos nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2019 m. gruodžio 2 d., gali toliau galioti iki jose numatyto termino. Tačiau bet kuriuo atveju jos nustoja galioti 2022 m. gruodžio 31 d.“;

c) 3 dalies antros pastraipos paskutinis sakinyss pakeičiamas taip:

„D punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų galiojimo trukmė ribota ir panaši į 4 straipsnyje nustatytą trukmę.“;

9. įterpiamas toks 9a straipsnis:

„9a straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Bendros Europos geležinkelių erdvės komitetas, įsteigtas pagal 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija),¹³ 62 straipsnį. Tas komitetas – komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamente (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.“

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

¹³ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu
Pirmininkas*

*Tarybos vardu
Pirmininkas*