

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Tarybos ir Europos Parlamento reglamento dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų persvarstyto pasiūlymo

COM(2005) 319 final — 2000/0212 (COD)

(2006/C 195/06)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 ir 89 straipsniais, 2005 m. rugsėjo 30 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Tarybos ir Europos Parlamento reglamento dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų persvarstyto pasiūlymo

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. gegužės 2 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Stéphane Buffetaut, antrasis pranešėjas Erhard Ott.

427-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. gegužės 17–18 d. (gegužės 18 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 63 nariams balsavus už, 1 — prieš ir 12 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas mano, kad Komisijos pateiktas pasiūlymas priimti reglamentą dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų yra pažangesnis palyginus su ankstesnėmis versijomis dėl galimybių tiesiogiai sudaryti sutartį.

1.2 Tačiau siekiant teisinio saugumo tikslo, kurio pageidauja valdžios institucijos organizatorės ir operatoriai, reikėtų dar paaikškinti šiuos punktus:

- konkretus viešojo transporto veiklos geografinio apribojimo ir konkrečių konkurencijos sąlygų neiškraipymo įgyvendinimas tiesiogiai sudarant sutartis su kontroliuojamu vietos operatoriumi,
- išimtis, daroma bendriesiems principams tiesiogiai sudarant sutartis dėl susisiekimo geležinkeliais, kuri, atrodo, yra nelabai teisėta ir turėtų būti bent jau geriau apibrėžta,
- grįžti prie 2002 m. vasario mėn. pasiūlymo priimti reglamentą⁽¹⁾ dėl paslaugų kokybės ir socialinės srities teisės aktų laikymosi, nekvėstionuojant subsidiarumo principo,
- patikslinti, kokia bus abipusiškumo sistema pereinamuoju laikotarpiu,
- galimybė išimties atvejais prailginti sutarčių trukmę ilgiau, nei numatytas laikotarpis, kai to reikalauja investicijų išlaidų našta ir amortizacijos laikotarpis,
- aiškiau apibrėžti regioninį ar tolimojo susisiekimo transportą,
- reglamentą taikyti visoms viešojo transporto sutartims, kuriose kalbama apie viešųjų paslaugų įpareigojimus (VP) ar kurios suteikia išskirtinių teisių,

— patvirtinti, kad operatoriui prisiėmus riziką, būtų taikomas reglamentas, o ne viešųjų pirkimų teisė.

1.3 Todėl Komitetas aiškiai pasisako už būtinybę sudaryti sutartis, taip pat už pusiausvyrą tarp konkurso organizavimo galimybių ir tiesioginio sutarties sudarymo siekiant skatinti būtiną skaidrumą ir gerinti paslaugų kokybę esant konkurencinei sistemai.

1.4 Jis pageidautų, kad reglamento nuostatos būtų taikomos visoms transporto viešųjų paslaugų sutartims.

1.5 Pusiausvyros tarp konkursų organizavimo ir tiesioginio sutarties sudarymo su vidaus operatoriumi kontekste Komitetas palankiai vertina veiklos geografinio apribojimo sąlygą siekiant išvengti bet kokio konkurencijos iškraipymo ir taip išsaugoti vietos valdžios institucijų laisvą pasirinkimą bei teisingumą reguliuojamoje konkurencijoje.

1.6 Tuo atveju, jei sutartis sudaroma tiesiogiai su vietos operatoriumi, Komitetas pageidauja, kad būtų išlaikytas tam tikras, bet aiškiai nustatytas ir apibrėžtas lankstumas tuo atveju, kai būtina suvienodinti tinklus ir integruoti transporto paslaugas, kad jos galėtų tęstis kaimyninėse ir (arba) gretimose teritorijose o ne tik tose, kuriose skirtingos kompetentingos valdžios institucijos sudarė transporto viešųjų paslaugų sutartį.

1.7 Jis mano, kad išimties, numatytos nedidelės apimties sutartims siekiant išlaikyti paslaugos tęstinumą, yra pateisinamos.

1.8 Komitetas svarsto, ar tikslinga tiesiogiai sudaryti transporto viešųjų paslaugų sutartis geležinkelių srityje tiek su tradiciniais, tiek su naujais operatoriais nenumatant jokių sąžiningą konkurenciją užtikrinančių tikslų nuostatų ir taisyklių, kaip numatyta vidaus operatoriams, nes tai yra teisinio nesaugumo ir konkurencijos iškraipymo šaltinis.

⁽¹⁾ COM (2000) 7 final – 2000/0212 (COD), su pakeitimais, padarytais COM (2002) 107 final.

1.9 Jis mano, kad geležinkelių transporto skaidrumo, vienodo požiūrio, kokybės ir veiksmingumo principai gali būti geriau užtikrinami tik tada, kai taikomos tos pačios taisyklės, kaip ir vietos kelių transportui.

1.10 Komitetas prašo grįžti prie 2002 m. pasiūlymo priimti reglamentą dėl paslaugų kokybės ir valstybėse narėse galiojančių socialinės teisės aktų laikymosi.

1.11 Nepaisant to, EESRK pageidautų greitai priimti reglamentą, kuris būtinas sektoriaus teisiniam saugumui užtikrinti.

2. Įvadas

2.1 Europos Komisija paskelbė naują pasiūlymą priimti reglamentą dėl viešųjų paslaugų įpareigojimų teikiant keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešąsias paslaugas. Tai trečioji minėto dokumento versija.

2.2 EESRK palankiai vertina Komisijos nuveiktą darbą, leidžiantį iš naujo pradėti iki šiol Europos institucijų lygmeniu blokuotas diskusijas.

2.3 Siūlomu dokumentu siekiama suderinti skirtingas pozicijas, išreikštas ankstesnėse diskusijose, atsižvelgiant į naujas aplinkybes, ir ypač į Teisingumo Teismo sprendimą *Altmark — Trans* byloje, ir išsklaidyti nuogastavimus dėl subsidiarumo principo laikymosi ir dėl valstybės institucijų laisvo pasirinkimo principo.

2.4 Naujoji versija labai skiriasi nuo ankstesnių ir yra už jas paprastesnė. Kad nepažeistų teisėkūros procesas, Parlamentas nusprendė laikyti jį pataisyta ankstesnio teksto redakcija ir nagrinėti per antrąjį svarstymą. Taigi, pasiūlymas yra Ministrų Taryboje, kuri ką tik pradėjo dokumentą svarstyti ir nusprendė išnagrinėti jo sąsajas su trečiuoju geležinkelio paketu, ypač dėl tarptautinio eismo atidarymo ir kabotažo galimybės⁽²⁾.

2.5 Komisija mano, kad dabartinė 1969 m. sukurta teisinė sistema yra pasenusi ir kad transporto veiksmingumas ir kokybė turi būti pagerinti siekiant išlaikyti ar net padidinti jo užimamą rinkos dalį. Ji norėtų „reglamentuoti konkurenciją, įskaitant regionų ir miestų susisiekimą, tam, kad būtų užtikrintas operatorių atrankos skaidrumas ir viešųjų paslaugų teikimo sąlygos⁽³⁾“. Šiuo klausimu savo 2001 m. nuomonėje dėl pirmesnio pasiūlymo priimti reglamentą EESRK palankiai vertino Komisijos paskelbtą ketinimą iškelti tikslą viešojo keleivių transporto srityje sukurti rinką, kuri remtųsi reguliuojama, o ne tikra smarkia konkurencija⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Reikia pažymėti, kad šiame pasiūlyme nebekalbama apie vidaus vandenų transportą, kuris toliau yra reglamentuojamas Sutarties 73 str.

⁽³⁾ COM (2005) 319 final 2 dalis.

⁽⁴⁾ OL C 221, 2001 m. rugpjūčio 7 d. (2.2. dalis).

2.6 Jis taip pat pasidžiaugė, kad nuo šiol lygios galimybės ir konkurencija tarp įmonių, nepriklausomai nuo jų statuso, vyks teisinio ir apskaitos skaidrumo sąlygomis⁽⁵⁾.

2.7 Šiuo metu, kai pasiūlymas priimti reglamentą dar turi būti aptartas antrojo svarstymo metu Europos Parlamente, EESRK gali tik patvirtinti savo pasiūlytus skaidrumo, lygių galimybių ir reguliuojamos konkurencijos siekius valdant keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešąsias paslaugas, laikantis Sutarties 295 straipsnyje minimo neutralumo principo.

2.8 Šiuo požiūriu Europos Teisingumo Teismo praktikos atvejai, ypač *Altmark — Trans* ir *Stadt Halle* bylų sprendimai, padėjo išsiaiškinti problemą. Naudodamasi iniciatyvos teise, Komisija nėra susijusi su teisminės praktikos doktrina, kadangi Europos Sąjungos teisinė sistema daugiausia remiasi rašytine teise, o ne teismų sprendimais. Pasiūlymas priimti reglamentą praktiškai perima *Altmark — Trans* sprendimo 4 straipsnyje nustatytus pirmų trijų kriterijų principus. Kai kurie ketvirtojo kriterijaus elementai pateikiami priedo 7 punkte.

2.9 Reikia pabrėžti, kad *Altmark — Trans* sprendime nubrėžti kriterijai užtikrina, kad privalomos kompensacijos už viešųjų paslaugų įpareigojimus teisiškai nelaikomos valstybės pagalba. Pasiūlymo priimti reglamentą sritis yra platesnė ir apima su teismų praktika nesusijusius dalykus, pavyzdžiui, kompensacijų, teisiškai laikomų valstybės pagalba, atitikimą konkurencijos taisyklėms ir išskirtinių teisių suteikimą. Reikia pabrėžti, kad 1969 m. nebuvo transporto rinkos ir tuo metu nekildavo išskirtinių teisių klausimas.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas pritaria Komisijos iniciatyvai, bet norėtų iškelti keletą teisinių klausimų, kuriuos reikėtų apvarstyti; labai svarbu, kad naujasis reglamentas tikrai užtikrintų taip viso sektoriaus laukiamą teisinį saugumą, kad būtų galima iš karto priimti ir įgyvendinti reglamentą.

3.2 Komitetas džiaugiasi Europos Komisijos vietos transporto srityje pastangomis siekiant naujos pusiausvyros, kuri vietos valdžios institucijoms paliktų pasirinkimo laisvę ir tenkintų visus suinteresuotuosius subjektus.

3.3 Jis sutinka, kad vietos valdžios institucijos galėtų rinktis, ar skelbti vietos transporto paslaugų teikėjams konkursą, ar tas paslaugas teikti pačioms, ar sudaryti sutartį su vidaus operatoriumi su sąlyga, kad jis atitiks tikslus kriterijus, siekiant išvengti bet kokio konkurencijos iškraipymo.

⁽⁵⁾ Žr. ten pat 2.4 dalį.

3.4 Komitetas dar kartą patvirtina, kad remia reguliuojamos konkurencijos principą, o ne tikrą konkurenciją. Apie reguliuojamos konkurencijos principą kalbama naujajame pasiūlyme priimti reglamentą (3 straipsnis ir 5 straipsnio 3 dalis). Komiteto nuomone, šis principas iš tikrųjų gali geriau suderinti viešųjų paslaugų poreikius ir būtinybę nustatyti suderintą ir saugią sutarčių sudarymo taisyklių sistemą. Toks principas suderina sektoriaus viešųjų paslaugų ir verslo poreikius (nepriklausomai nuo įmonės statuso).

3.5 Komitetas mano, kad konkurencinė sistema, leidžianti bendrai taikyti sutarčių sudarymo principą ir laisvai pasirinkti, ar skelbti konkursą, ar tiesiogiai sudaryti sutartį, yra viešojo transporto kokybės ir veiksmingumo užtikrinimo garantas. Iš tiesų, valdžios institucijos organizatorės turės aiškiai ir iš anksto nustatyti viešųjų paslaugų įpareigojimus, susijusias sritis, kompensacijų skaičiavimo taisykles, išlaidų ir pajamų paskirstymo nuostatas ir užtikrinti jų pakankamą išankstinį paviešinimą.

3.6 Patys operatoriai turės aiškiai žinoti savo veiklos sąlygas ir įsipareigojimus.

3.7 Be to yra numatyta, kad kiekviena kompetentinga institucija vieną kartą per metus viešai paskelbia išsamią ataskaitą apie jos kompetencijai priskirtų viešųjų paslaugų įpareigojimus, atrinktus operatorius bei jiems skirtas kompensacijas ir išskirtines teises (7 straipsnis). Tokiu būdu piliečiai galės sužinoti aiškias transporto paslaugų naudojimo sąlygas, todėl galės lyginti jiems siūlomų paslaugų kokybę ir kainą. Tačiau reikės stebėti, kad tokios ataskaitos parengimas nepagrįstai nedidintų vietos valdžios institucijoms, o kartu ir operatoriams, privalomų administracinių išlaidų naštos. Didelė biurokratija kenkia tinkamam informavimui.

4. Specialiosios pastabos

4.1 Viešųjų pirkimų teisė ir reglamentas

4.1.1 Buvo iškeltas vienos teisės viršenybės kitos teisės atžvilgiu klausimas, nes sektoriui taikytina dvejopa teisė.

4.1.2 Europos Parlamentas 2001 m. **pirmojo** svarstymo metu priėmė pakeitimą, kuriame siekiant aiškios ir nuoseklios teisinės sistemos prašoma teikti pirmenybę būsimam reglamentui viešųjų pirkimų teisės atžvilgiu. Komisijos siūlomų sprendimų valdžios institucija organizatorė pasirenka taikytiną teisę:

— jeigu tai viešosios paslaugos įpareigojimas, kurio dalį rizikos prisiima operatorius, reikia taikyti reglamentą;

— jeigu tai paprastas „viešasis pirkimas“ — nustatant konkurso skelbimo procedūrą sutartims sudaryti taikoma viešųjų pirkimų direktyva.

4.1.3 Šiuo **klausimu** EESRK mano, kad reglamento nuostatos turėtų būti taikomos visoms transporto viešųjų paslaugų sutartims, laikantis skaidrumo ir vienodo požiūrio principų. Šis sprendimas tikrai būtų paprasčiausias ir aiškiausias, iš naujo nekvestionuojantis kompetentingų valdžios institucijų laisvo pasirinkimo sudarant sutartis.

4.2 Tiesioginio sutarčių sudarymo galimybė

4.2.1 Priešingai nei abeiose ankstesnėse pasiūlymo versijose, naujajame pasiūlyme pirmą kartą pateikiama galimybė tiesiogiai sudaryti viešojo transporto sutartį su vidaus operatoriumi iš anksto neskelbiant konkurso (5 straipsnio 2 dalis). Ši naujovė įgyvendina per ankstesnes diskusijas išreikštą pageidavimą palikti vietos valdžios institucijoms valdymo laisvę.

4.2.2 Tam yra kelios sąlygos:

— Teikiamos paslaugos turi būti vietinės.

— Vidaus operatorius negali dalyvauti konkursuose, organizuojamuose už kompetentingai institucijai pavaldaus administracinio vieneto ribų ir savo veiklą gali vykdyti tik toje teritorijoje. Pirmojo svarstymo metu Parlamentas buvo išreiškęs pageidavimą taikyti konkurencinio abipusiškumo principą (61 pakeitimas), suderintą su Europos bendrijos steigimo sutarties principais. Ši nuostata logiška ir kartu teisinga, kadangi šokiruotų faktas, kad vietos operatorius, kontroliuojamas vietos valdžios institucijos, besinaudojantis apsauga nuo konkurencijos savo teritorijoje, konkurencijai atvirose teritorijose konkuruotų su kitais operatoriais.

— Tiesiogiai sutartį sudaryti galima tik su tuo vidaus operatoriumi, kurį visiškai kontroliuoja kompetentinga valdžios institucija, analogiškai jos vykdomai kontrolei savo pačios tarnyboms. Tačiau Komisija ne visiškai atsižvelgė į Europos Teisingumo Teismo praktiką (1999 m. lapkričio 18 d. Teckal sprendimas, 2005 m. sausio 11 d. Stadt Halle sprendimas ir 2005 m. spalio 13 d. Parking Brixen sprendimas).

4.2.3 Pirmojo svarstymo metu Europos Parlamentas aiškiai pasisakė už tai, kad būtų palikta galimybė tiesiogiai sudaryti sutartis su kompetentingos valdžios institucijos kontroliuojamu vietos operatoriumi, taip pat leidžiant skelbti konkursą. Ministrų Taryboje vykstančioms diskusijoms būdinga ta pati tendencija, dauguma valstybių narių atstovų tikrai palankiai vertina tai, kad kompetentingos valdžios institucijos galėtų laisvai pasirinkti teikti paslaugas pasitelkiant jų pačių įmones, arba skelbti konkursus sutartims sudaryti.

4.2.4 Komisija pabandė atsižvelgti į tokią sutampančią nuomonę, todėl ieškojo pusiausvyros tarp reguliuojamos konkurencijos ir galimybės tiesiogiai sudaryti sutartis. EESRK pritaria tokiai pozicijai, kadangi ji palieka valdžios institucijoms organizatorėms pasirinkimo laisvę atsižvelgiant į ETT išdėstytus principus.

4.2.5 Reikia pabrėžti, kad vidaus operatoriaus apibrėžime Komisija įrašė geografinio apribojimo kriterijų, kad būtų atsižvelgiama (Europos bendrijos steigimo sutartį atitinkančia formuluote) į konkurencinio abipusiškumo principą, kurio pageidavo Parlamentas vietos valdžios institucijų reguliuojamoms paslaugoms. Taikant šį kriterijų iškyla du klausimai:

— Ar kriterijus taikomas visoms vidaus operatorių transporto paslaugoms ir subrangovų teikiamoms paslaugoms?

— Kas vyksta, kai maršrutai tęsiasi už kompetentingos valdžios institucijos organizatorės kompetencijai pavaldaus administracinio vieneto ribų? Ar reikėtų juos nutraukti, ar taikyti specialias taisykles? EESRK mano, kad teritorinės kompetencijos kriterijus turi būti lankstesnis. Iš tiesų, šios paslaugos gali dominti įvairių kompetentingų valdžios institucijų teritorijas, jei tai yra būtina siekiant suvienodinti tinklą ir integruoti transporto paslaugas, kai tos teritorijos yra kaimyninės ir (arba) šalia teritorijos, kurioje kompetentinga valdžios institucija sudarė transporto viešųjų paslaugų sutartį.

4.2.6 Todėl reikėtų numatyti, kad tais atvejais, kai paslaugas tiesiogiai teikia pati valdžios institucija organizatorė ar vidaus operatorius, jos galėtų būti naudingos skirtingų kompetentingų valdžios institucijų teritorijoms, kai tai būtina siekiant suvienodinti tinklą ir integruoti transporto paslaugas, ir kai teritorijos yra kaimyninės ir (arba) gretimos teritorijai, kurioje valdžios institucija sudarė viešosios transporto paslaugos sutartį. Siekiant išvengti, kad ši galimybė netaptų priemone apeiti sąžiningos konkurencijos principą, būtina reikėtų numatyti, kad paslaugos, teikiamos už valdžios institucijos organizatorės kompetencijai pavaldaus administracinio vieneto ribų negalės viršyti pagrindinės sutarties vertės tam tikros procentinės dalies.

4.2.7 Taip pat reikėtų skatinti skirtingų vietos valdžios institucijų vidaus operatorius bendradarbiauti tarpusavyje, ypač mokslinių tyrimų ir vystymo srityje, nes kitaip jie pasidarytų struktūriškai mažiau veiksmingi nei galimi jų konkurentai, kuriems nebus taikomi tokie apribojimai.

4.2.8 Būtina reikės paaiškinti šiuos punktus tiek teisinio saugumo, tiek ir praktinio paslaugų organizavimo aspektu. Galima pastebėti, kad Europos Teisingumo Teismo praktikos nustatyti kriterijai (2005 m. lapkričio 11 d. Stadt Halle sprendimas) apibrėžiant vidaus operatoriaus sąvoką palieka neaiškumą, ypač formuluotė „į tokius požymius, kaip...“, o iš to galima spręsti, kad kriterijų sąrašas nėra išsamus. Tačiau naujausia teisminė praktika (2005 m. spalio 13 d. Parking

Brixen sprendimas) dar kartą parodė, kad svarbiausią reikšmę turi institucijų kontrolės kriterijus, panašus į tą, kurią jos taiko savo tarnybose.

4.2.9 Pagaliau stebina tai, kad griežtai apibrėžtos sąlygos yra taikomos tiesioginio sutarties sudarymo su vidaus operatoriumi bendrajai tvarkai, tuo tarpu nenustatyta jokių sąlygų ypatingai reglamento principų išimčiai, kuri yra numatyta geležinkelio sektoriui ir susijusi su tiesioginiu sutarčių sudarymu su operatoriumi, ir tam nėra jokio paaiškinimo aiškinamajame memorandume.

4.3 Viešieji konkursai

4.3.1 Greta sutarties sudarymo su vidaus operatoriumi, pasiūlyme numatyta galimybė organizuoti konkursus. Konkurso organizavimo principui yra daromos trys išimtys:

— sutartims, kurių piniginė vertė nėra didelė,

— siekiant išspręsti būtinybę tęsti viešąją paslaugą, jei paslaugos teikimas yra nutraukiamas arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys,

— viešojo regioninio ir tolimojo susisiekimo geležinkeliais sutartims.

4.3.2 EESRK mano, kad abi pirmosios išimtys iš esmės yra pateisinamos, net jeigu diskusijos gali vykti dėl kriterijų, nustatytų apibūdinti nedidelės piniginės vertės sutartis. Trečioji išimtis, priešingai, sukelia įvairių klausimų. Visų pirma dėl sektoriaus apimties (maždaug 50 milijardų eurų apyvarta), taip pat ir dėl to, kad sutarčių sudarymo sąlygos nėra labai griežtos, lyginant su sutarties sudarymo su vidaus operatoriumi sąlygomis, net jei 7 straipsnyje numatytos naudingos viešumo priemonės, ir pagaliau todėl, kad geležinkelis nėra toks sektorius, kuriame dėl jo pobūdžio nebeturėtų būti rengiami konkursai, nebent laikantis priemonių, panašių į pasiūlymo priimti reglamentą 5 straipsnio 2 dalyje numatytas priemones.

4.3.3 Galima manyti, kad reglamentuojamas konkursas geriau užtikrintų skaidrumą, vienodą požiūrį, klientų ir operatorių interesus; pasirinkus sprendimą siekiant politinio kompromiso, tekste gali atsirasti teisinio nuoseklumo.

4.4 Kompensacijos už viešosios paslaugos įpareigojimus

4.4.1 Pasiūlymo priimti reglamentą 6 straipsnyje daroma nuoroda į 4 straipsnį, kuris iš dalies remiasi Altmark — Trans sprendimo kriterijais. Visos kompensacijos, kad ir kokios būtų jų skyrimo sąlygos, turi atitikti šias nuostatas. Tiesiogiai sudarant sutartis, kompensacijos turi atitikti priede nustatytas taisykles, kuriose numatyta, jog norint apskaičiuoti kompensacijos sumą, reikia palyginti situaciją, kai paslauga teikiama tiesiogiai, su situacija, kai paslauga teikiama rinkos sąlygomis, jeigu įsipareigojimas nebūtų buvęs vykdomas.

4.4.2 Taigi, tekste skiriamos dvi situacijos:

- jeigu skelbiamas konkursas, kompensacija už VPĮ atspindi tris pirmąsias sąlygas, nustatytas Altmark — Trans sprendime;
- jeigu sutartis sudaroma tiesiogiai, ne konkurso tvarka, skiriant kompensaciją už VRĮ tik iš dalies atsižvelgiama į Altmark — Trans sprendime numatytus kriterijus, bet taip pat reikia atlikti paslaugos už viešosios paslaugos įpareigojimų ribų ekonominio valdymo lyginamąjį tyrimą.

4.4.3 Tokia sistema yra šiek tiek sudėtinga teisiškai, todėl reikia dar aiškesnių formuluočių, kad būtų užtikrintas skaidrumas ir tinkamas valdymas klientų ir mokesčių mokėtojų atžvilgiu.

4.5 Paslaugų kokybė ir socialinės teisės aktai

4.5.1 Komisija pabrėžia, kad pasiūlymo priimti reglamentą tikslas yra išspręsti viešosios paslaugos įpareigojimų transporto sektoriuje ir kompensacijų už juos klausimą, o ne nagrinėti visus klausimus, susijusius su paslaugų kokybe, socialinės teisės aktais ar vartotojų apsauga. Todėl tik 4 straipsnio 7 dalyje

lanksčiai užsimenama apie socialines teises. Iš tiesų tai nacionalinės kompetencijos sritis.

4.5.2 Tačiau pataisytame 2002 m. pasiūlyme buvo tiksliau apibrėžtas viešojo transporto paslaugų ar keleivių informavimo kokybės tinkamas lygis ir socialinės teisės aktai (buvo 4, 4 a ir 4 b straipsniai).

4.5.3 EESRK apgailestauja, kad naujoji dokumento redakcija mažai skiria dėmesio kokybės ir keleivių informavimo bei nacionaliniams socialinės srities teisės aktams. Jis pageidautų, kad Komisija grįžtų prie 2002 m. pasiūlymo teksto ir papildytų dabartinį pasiūlymą, laikydamosi subsidiarumo ir vietos valdžios institucijų laisvo pasirinkimo principų. Nebūtina pateikti išsamų saugumo, kokybės ir keleivių informavimo kriterijų sąrašą, pakaktų nurodyti būtiniausius reikalavimus šiose srityse.

4.6 Perėjimas nuo dabartinės padėties prie naujojo teisės akto

4.6.1 Šiek tiek neaiškumų yra 8 straipsnio 6 dalyje, kuri reglamentuoja konkursų rengimą antroje pereinamųjų laikotarpių pusėje, tačiau palieka neišaiškintą pereinamojo laikotarpio pirmąją pusę ir tiesioginių sutarties sudarymų atvejus.

2006 m. gegužės 18 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkė

Anne-Marie SIGMUND

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės

PRIEDAS

Šis pakeitimas buvo atmestas, tačiau už jį balsavo daugiau nei ketvirtadalis balsavusių narių.

4.6 punktas

4.6 punkte įterpti naują pastraipą:

ES viešojo sausumos transporto rinkų atvirumo ir liberalizavimo lygis labai įvairus: vienos rinkos uždaros, kitose konkurencija reguliuojama, dar kitos visiškai liberalizuotos. Todėl siekiant išvengti valstybių narių nelygybės, būtina numatyti pereinamąjį laikotarpį, kurio metu rinkos galėtų prisitaikyti prie reglamento ir pasiekti panašų lygį.

Paaiškinimas

Bus pateiktas žodžiu.

Balsavimo rezultatai:

Už 22

Prieš 43

Susilaikė 3
