

III

(Parengiamieji aktai)

TARYBA

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 2/2007

Tarybos priimta 2006 m. gruodžio 11 d.

siekiant priimti ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 ir 89 straipsnius,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Sutarties 16 straipsnyje patvirtinama, kad bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos yra viena iš Sąjungos bendrųjų vertybių.
- (2) Sutarties 86 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad įmonėms, kurioms yra patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, šioje Sutartyje nustatytos taisyklės, ypač konkurencijos taisyklės, yra taikomos, jei jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patiktų specialių uždavinių.
- (3) Sutarties 73 straipsnis yra *lex specialis* 86 straipsnio 2 dalies atžvilgiu. Jame nustatytos taisyklės, taikomos kompensavimui už viešųjų paslaugų išpareigojimus vidaus transporto srityje.

- (4) 2001 m. rugsėjo 12 d. Komisijos Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010: laikas spręsti“ nurodyti pagrindiniai tikslai yra užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas reguliuojant konkurenciją ir taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius, arba nustatyti konkrečias tarifines sąlygas tam tikrų kategorijų keleiviams, pavyzdžiui, pensininkams, bei panaikinti įvairių valstybių narių transporto įmonių skirtumus, galinčius iš esmės iškreipti konkurenciją.

- (5) Šiuo metu daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, kurios yra būtinos norint patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos. Valstybių narių kompetentingoms institucijoms turi būti sudaryta galimybė imtis veiksmų, užtikrinančių tokių paslaugų teikimą. Siekdamas užtikrinti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą, jos gali naudoti tokius mechanizmus: išimtinių teisių suteikimą viešųjų paslaugų operatoriams, finansinių kompensacijų mokėjimą viešųjų paslaugų operatoriams, visiems operatoriams taikomų viešųjų transporto paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių nustatymą. Jei valstybės narės pagal šį reglamentą nusprendžia šio reglamento netaikyti tam tikroms bendrosioms taisyklėms, valstybės pagalbai turėtų būti taikomas bendras režimas.

- (6) Daugelis valstybių narių yra priėmusios teisės aktus, kuriuose numatomas išimtinių teisių suteikimas ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas bent daliai jų viešojo transporto rinkos, laikantis skaidrių ir sąžiningų konkurso procedūrų. Todėl valstybių narių tarpusavio prekyba paslaugomis labai išaugo, ir keletas viešųjų paslaugų operatorių keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia daugiau nei vienoje valstybėje narėje. Tačiau dėl

⁽¹⁾ OL C 195, 2006 8 18, p. 20.

⁽²⁾ OL C 192, 2006 8 16, p. 1.

⁽³⁾ 2001 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 140 E, 2002 6 13, p. 262), 2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija ir Europos Parlamento pozicija ... (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

nacionalinės teisės aktų pokyčių taikomos skirtingos procedūros ir dėl to atsirado teisinio netikrumo dėl viešųjų paslaugų operatorių teisių ir kompetentingų institucijų pareigų. 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos ⁽¹⁾ nėra nustatyta, kaip Bendrijoje turi būti sudaromos viešųjų paslaugų sutartys, visų pirma nenurodomos aplinkybės, kuriomis šios sutartys turėtų būti sudaromos konkurso tvarka. Todėl reikia atnaujinti Bendrijos teisinę sistemą.

- (7) Atlikti tyrimai ir valstybių narių, kurių viešojo transporto sektoriuje jau keletą metų taikomas konkurencijos principas, patirtis rodo, kad taikant tinkamas apsaugos priemonės, reguliuojamos operatorių konkurencijos įvedimas suteikia galimybę mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas, ir mažai tikėtina, kad tai kliudytų viešųjų paslaugų operatoriams vykdyti jiems patikėtus specialius uždavinius. Tokį metodą pagal 2000 m. kovo 28 d. vadinamąjį Lisabonos procesą patvirtino Europos Vadovų Taryba, kuri paragino Komisiją, Tarybą ir valstybes nares, atsižvelgiant į atitinkamą jų kompetenciją, „pagreitinti tam tikrų sričių, pavyzdžiui, ... transporto, liberalizavimą“.
- (8) Keleivinio transporto rinkų, kuriose buvo panaikintas reguliavimas ir kuriose nesuteikiamos išimtinės teisės, ypatumai ir veikimo pobūdis turėtų likti tie patys, jei jie atitinka Sutarties reikalavimus.
- (9) Kad galėtų organizuoti viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, geriausiai atitinkantį visuomenės poreikius, visoms kompetentingoms institucijoms turi būti suteikta galimybė laisvai pasirinkti viešųjų paslaugų operatorius, atsižvelgiant į mažų ir vidutinių įmonių interesus, laikantis šiame reglamente nustatytų reikalavimų. Siekiant užtikrinti skaidrumo, vienodų sąlygų taikymo konkurse dalyvaujantiems operatoriams ir proporcingumo principų taikymą suteikiant kompensacijas arba išimtinės teises, kompetentingos institucijos ir pasirinkto viešųjų paslaugų operatoriaus sudaromose viešųjų paslaugų sutartyse būtina nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimų pobūdį ir sutartą atlygį. Tokios sutarties forma ar pavadinimas įvairiose valstybės narėse gali būti skirtingi, atsižvelgiant į jų teisinės sistemas.
- (10) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kurio taikymo sritis apima keleivinio vidaus vandenų transporto viešąsias paslaugas, laikoma netikslinga šį reglamentą taikyti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui šiame konkrečiame sektoriuje. Todėl keleivinio vidaus vandenų transporto viešųjų paslaugų organizavimui taikomi bendrieji Sutarties principai, išskyrus atvejus, kai

valstybės narės nusprendžia taikyti šį reglamentą tam konkrečiam sektoriui. Šio reglamento nuostatos nedraudžia vidaus vandenų transporto paslaugas integruoti į platesnį miesto, priemiestinio ar regioninio viešojo kelevinio transporto tinklą.

- (11) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kurio taikymo sritis apima krovinių vežimo paslaugas, laikoma netikslinga šį reglamentą taikyti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui šiame konkrečiame sektoriuje. Todėl praėjus trejiems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo krovinių vežimo paslaugų organizavimui turėtų būti taikomi bendrieji Sutarties principai.
- (12) Bendrijos teisės požiūriu nėra svarbu, ar keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia valstybės ar privačios įmonės. Nuosavybės sistemos, minimos Sutarties 295 straipsnyje, atžvilgiu šis reglamentas grindžiamas neutralumo principais, valstybių narių pasirinkimo laisvės apibrėžti bendrus ekonominius interesus tenkinančias paslaugas principu, nurodytu Sutarties 16 straipsnyje, ir subsidiarumo bei proporcingumo principais, nurodytais Sutarties 5 straipsnyje.
- (13) Kai kurios paslaugos — dažnai susijusios su konkrečia infrastruktūra — teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo poreikių. Kadangi tokios paslaugos akivaizdžiai teikiamos ne viešojo keleivinio transporto tikslais, joms neturi būti taikomos viešųjų paslaugų reikalavimams taikomos taisyklės ir procedūros.
- (14) Kai kompetentingos institucijos yra atsakingos už viešojo transporto tinklo organizavimą, ši veikla gali apimti ne tik faktinį transporto paslaugų teikimą, bet ir kitas veiklos rūšis bei pareigas, kurias kompetentingos institucijos gali nuspręsti vykdyti pačios arba jas visas ar jų dalį patikėti trečiajai šaliai.
- (15) Sudarius ilgalaikes sutartis, rinka gali tapti uždara ilgiau nei būtina, taip sumažinant teigiamą konkurencinio spaudimo poveikį. Siekiant kuo labiau sumažinti konkurencijos iškraipymus ir tuo pačiu apsaugoti paslaugų kokybę, viešųjų paslaugų sutarčių trukmė turėtų būti ribojama. Tačiau reikia numatyti galimybę pratęsti viešųjų paslaugų sutartis ne daugiau kaip pusei jų pirminės trukmės tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius turi investuoti į turtą, kurio amortizacijos laikotarpis ypač ilgas, ir — atsižvelgiant į jų konkrečius ypatumus bei apribojimus — atokiausių regionų, nurodytų Sutarties 299 straipsnyje, atveju. Be to, tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius investuoja į infrastruktūrą ar riedmenis ir transporto priemones, kurioms reikia didelių lėšų, ir tik kai sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, sutartį turėtų būti galima pratęsti dar ilgesniam laikui.

⁽¹⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

- (16) Jei sudarius viešųjų paslaugų sutartį gali pasikeisti viešųjų paslaugų operatorius, kompetentingos institucijos turėtų turėti galimybę paprašyti pasirinktą viešųjų paslaugų operatorių taikyti 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyvos 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo ⁽¹⁾ nuostatas. Ši direktyva nekliaudo valstybėms narėms garantuoti darbuotojų teisių perdavimo sąlygų, išskyrus tas, kurioms taikoma Direktyva 2001/23/EB, ir tokiu būdu, prireikus, atsižvelgti į nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytus socialinius standartus, kolektyvines sutartis ar socialinių partnerių sudarytus susitarimus.
- (17) Laikantis subsidarumo principo, kompetentingos institucijos gali nustatyti viešųjų paslaugų išpareigojimų kokybės standartus, pavyzdžiui, susijusius su būtiniausiomis darbo sąlygomis, keleivių teisėmis, riboto judrumo asmenų poreikiais ar aplinkos apsauga.
- (18) Atsižvelgdama į atitinkamas nacionalinės teisės nuostatas, vietos valdžios institucija arba jeigu tokios nėra — nacionalinė institucija — gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas savo administruojamoje teritorijoje teikti pati arba jų teikimą patikėti vidaus operatoriui neskelbiant konkurso. Tačiau, siekiant užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas, tokia savarankiško paslaugų teikimo galimybė turi būti griežtai kontroliuojama. Integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti kompetentinga institucija ar institucijų grupė kolektyviai ar per savo narius turėtų vykdyti nustatytą kontrolę. Be to, kompetentingai institucijai, kuri pati teikia transporto paslaugas, ar vidaus operatoriui turėtų būti draudžiama dalyvauti konkurse, vykstančiame už tai institucijai pavaldžios teritorijos ribų. Vidaus operatorių kontroliuojančiai institucijai taip pat turėtų būti leidžiama uždrausti šiam operatoriui dalyvauti konkursuose, organizuojamuose jai pavaldžioje teritorijoje. Vidaus operatoriaus veiklai taikomi apribojimai nepanaikina galimybės tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, kai jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui, metro ar tramvajus. Be to, sunkiasvorių geležinkelių viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas nepanaikina galimybės kompetentingoms institucijoms su vidaus operatoriumi sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl kitų bėginių transporto rūšių, pavyzdžiui, metro ar tramvajaus, keleivinio transporto viešųjų paslaugų.
- (19) Subrangos sutarčių sudarymas gali padėti veiksmingiau teikti keleivinio transporto viešąsias paslaugas ir sudaryti sąlygas ne tik viešųjų paslaugų operatoriaus, su kuriuo buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, bet ir kitų įmonių dalyvavimui. Tačiau siekiant kuo geriau panaudoti viešąsias lėšas, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė nustatyti subrangos sutarčių dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų sudarymo sąlygas, visų pirma, kai paslaugas teikia vidaus operatorius. Be to, subrangovui turėtų būti leista dalyvauti konkursuose, vykstančiuose bet kuriai kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje. Kompetentinga institucija arba jos vidaus operatorius turi pasirinkti subrangovą laikydamasis Bendrijos teisės.
- (20) Jei valdžios institucija nusprendžia bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos teikimą patikėti trečiajai šaliai, ji turi pasirinkti viešųjų paslaugų operatorių laikydamasi Bendrijos viešųjų pirkimų ir koncesijų teisės nuostatų, kaip nustatyta Sutarties 43-49 straipsniuose, ir skaidrumo bei vienodų sąlygų taikymo principų. Šio reglamento nuostatos visų pirma turi nepažeisti pagal direktyvas dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo valdžios institucijoms taikomų reikalavimų, kai tos direktyvos yra taikomos sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims.
- (21) Kai kuriuose kvietimuose dalyvauti konkurse kompetentingos institucijos privalo apibrėžti ir apibūdinti sudėtingas sistemas. Šioms institucijoms tokiu atveju turėtų būti suteikti įgaliojimai sudarant sutartis konkrečiais klausimais derėtis su kai kuriais arba visais potencialiais konkurse pasiūlymus pateikusiais viešųjų paslaugų operatoriais.
- (22) Kai sutartyje numatytos sumos arba atstumai nėra dideli, neturėtų būti privaloma organizuoti konkursus viešųjų paslaugų sutartims sudaryti. Šiuo atžvilgiu didesnės sumos ar atstumai turėtų sudaryti sąlygas kompetentingoms institucijoms atsižvelgti į specialius mažų ir vidutinių įmonių interesus. Kompetentingoms institucijoms neturėtų būti leidžiama išskaidyti sutarčių ar tinklų siekiant išvengti konkurso skelbimo.
- (23) Jei kyla pavojus, kad paslaugų teikimas gali būti sutrikdytas, institucijoms turėtų būti suteikti įgaliojimai imtis trumpalaikių nepaprastųjų priemonių, kol nebus sudaryta nauja viešųjų paslaugų sutartis, kuri atitiktų visus šiame reglamente nustatytus sutarčių sudarymo reikalavimus.
- (24) Keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų srityje kyla investicijų ir infrastruktūros sąnaudų naštos klausimas. 2004 m. kovo mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽²⁾ pakeitimų, kuriuo siekiama Bendrijos geležinkelių transporto įmonėms suteikti galimybę teikiant tarptautines keleivinio transporto paslaugas naudotis visų valstybių narių infrastruktūromis. Šio reglamento tikslas — ne dar labiau atverti geležinkelių transporto paslaugų rinką, bet nustatyti teisinę sistemą, skirtą kompensavimui ir (arba) išimtinėms teisėms sudaryti viešųjų paslaugų sutartis.

⁽¹⁾ OL L 82, 2001 3 22, p. 16.

⁽²⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 164).

- (25) Viešųjų paslaugų atveju šis reglamentas kiekvienai kompetentingai institucijai suteikia galimybę sudarant viešųjų paslaugų sutartį pasirinkti keleivinio transporto viešųjų paslaugų operatorių. Atsižvelgiant į valstybių narių teritorijos suskirstymo skirtumus šioje srityje, kompetentingoms institucijoms pagrįstai gali būti suteikiama teisė tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis geležinkelių transporto paslaugoms teikti.
- (26) Kompetentingų institucijų sumokėtos kompensacijos išlaidoms, patirtomis vykdant viešųjų paslaugų išsipareigojimus, padengti turėtų būti apskaičiuojamos išvengiant permokos. Jei kompetentinga institucija planuoja sudaryti viešųjų paslaugų sutartį neskelbdama konkurso, ji turėtų laikytis išsamių taisyklių, užtikrinančių tinkamą kompensacijų dydį ir atspindinčių paslaugų veiksmingumo ir kokybės siekį.
- (27) Naudodamiesi priede pateikiama apskaičiavimo schema kompetentinga institucija ir viešųjų paslaugų operatorius gali įrodyti, kad buvo išvengta permokos, deramai išnagrinėjus visas viešųjų paslaugų išsipareigojimų vykdymo pasekmes keleivinio transporto viešųjų paslaugų paklausai.
- (28) Norėdamos sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, išskyrus nepaprastąsias priemones ir sutartis, susijusias su nedideliais atstumais teikiamomis paslaugomis, kompetentingos institucijos turėtų imtis būtinų priemonių, kad apie tai, kad jos ketino sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, būtų paskelbta ne vėliau kaip prieš metus, kad potencialūs viešųjų paslaugų operatoriai spėtų pateikti pasiūlymus.
- (29) Tiesiogiai sudarytoms viešųjų paslaugų sutartimis turėtų būti taikomi griežtesni skaidrumo principai.
- (30) Atsižvelgiant į tai, kad kompetentingoms institucijoms ir viešųjų paslaugų operatoriams prireiks laiko prisitaikyti prie šio reglamento nuostatų, reikėtų numatyti pereinamojo laikotarpio priemones. Per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai turėtų pateikti viešųjų paslaugų sutarčių laipsniško sudarymo laikantis šio reglamento pažangos ataskaitas. Remdamasi šiomis ataskaitomis Komisija gali pasiūlyti atitinkamas priemones.
- (31) Pereinamuoju laikotarpiu kompetentingos institucijos šio reglamento nuostatas gali pradėti taikyti skirtingu laiku. Todėl gali būti, kad tuo laikotarpiu valstybių, kurių rinkai šio reglamento nuostatos dar netaikomos, viešųjų paslaugų operatoriai pateiks pasiūlymus sudaryti viešųjų paslaugų sutartis valstybėse, kurių rinkos buvo greičiau atvertos reguliuojamai konkurencijai. Imantis tinkamų veiksmų siekiant išvengti, kad atveriant viešojo transporto rinką nebūtų sutrikdyta pusiausvyrą, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė pereinamojo laikotarpio antrojoje pusėje atmesti pasiūlymus, pateiktus įmonių, kurios didesnę viešųjų transporto paslaugų dalį teikia ne pagal šį reglamentą, jei tai daroma nediskriminuojant ir nusprenžiant prieš paskelbiant konkursą.
- (32) Europos Bendrijų Teisingumo Teismas 2003 m. liepos 24 d. sprendimo *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾ byloje C-280/00 87-95 punktuose nurodė, kad kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą nelaikomos nauda pagal Sutarties 87 straipsnį, jei tenkinamos visos keturios sąlygos. Jeigu tos sąlygos nėra tenkinamos ir yra įvykdytos Sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo bendrosios sąlygos, kompensacijos už viešąsias paslaugas yra laikomos valstybės pagalba ir jai taikomi Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsniai.
- (33) Vidaus keleivinio transporto sektoriuje kompensacijų už viešųjų paslaugų teikimą gali prireikti tam, kad viešąsias paslaugas teikiančios įmonės galėtų veikti laikydamosi principų ir sąlygų, leidžiančių atlikti joms patikėtas užduotis. Tam tikromis sąlygomis šios kompensacijos gali atitikti Sutartį pagal 73 straipsnį. Pirma, jos turi būti skiriamos siekiant užtikrinti paslaugų, kurios pagal Sutartį laikomos bendros ekonominės svarbos paslaugomis, teikimą. Antra, siekiant išvengti nepagrįsto konkurencijos iškraipymo, jos negali viršyti sumos, kuri būtina grynosioms sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų išsipareigojimus, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas gautas pajamas bei pagrįstą pelną.
- (34) Todėl kompetentingų institucijų pagal šio reglamento nuostatas skirtoms kompensacijoms gali būti netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.
- (35) Šis reglamentas pakeičia Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, todėl tas reglamentas turėtų būti panaikintas. Krovinių vežimo viešųjų paslaugų srityje trejų metų pereinamasis laikotarpis padės palaipsniui atsisakyti kompensacijų, kurių neleidžia Komisija pagal Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnius. Už keleivinio transporto viešųjų paslaugų, kurioms netaikomas šis reglamentas, teikimą skirtai kompensacijai, kuri galėtų būti palaikyta valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, turėtų būti taikomos 73, 86, 87 ir 88 straipsnių nuostatos, įskaitant atitinkamą Europos Bendrijų Teisingumo Teismo išaiškinimą, visų pirma jo sprendimą *Altmark Trans GmbH* byloje C-280/00. Nagrinėdama tokius atvejus Komisija turėtų taikyti panašius į šiame reglamente ir tam tikrais atvejais — kituose teisės aktuose bendros ekonominės svarbos paslaugų srityje nustatytus principus.

⁽¹⁾ 2003, Rink. I-7747.

(36) Šio reglamento taikymo sritis apima 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui taikymo sritį⁽¹⁾. Tas reglamentas laikomas pasenusiu, nes juo apribojamas Sutarties 73 straipsnio taikymas, galiojančių investavimo schemų, visų pirma schemų, susijusių su investicijomis į viešojo ir privačiojo sektoriaus partneriams priklausančią transporto infrastruktūrą, patvirtinimui nesuteikiant tinkamo teisinio pagrindo. Todėl jis turėtų būti panaikintas, kad būtų galima tinkamai taikyti Sutarties 73 straipsnį atsižvelgiant į nuolatinę šio sektoriaus raidą, nepažeidžiant šio reglamento ir 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių⁽²⁾. Siekdamas sudaryti dar palankesnes sąlygas atitinkamų Bendrijos taisyklių taikymui, Komisija 2006 m. pasiūlys valstybės pagalbos, skirtos investicijoms į geležinkelių sektorių, įskaitant investicijas į infrastruktūrą, gaires.

(37) Siekdamas įvertinti šio reglamento įgyvendinimą ir keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo Bendrijoje pokyčius, pirmiausia keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybę ir tiesioginio viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo poveikį, Komisija turėtų pateikti pranešimą. Prie šio pranešimo prireikus gali būti pridedami atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento keitimo,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslas ir taikymo sritis

1. Šio reglamento tikslas — nustatyti, kaip kompetentingos institucijos, laikydamosi Bendrijos teisės nuostatų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje siekdamos užtikrinti bendros ekonominės svarbos paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, geresnės kokybės ir pigesnės, nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis.

Šiuo tikslu šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar dėl jų sudarydamos sutartis, kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas išlaidas ir (arba) suteikti išimtinės teises už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą.

2. Šis reglamentas taikomas nacionalinėms ir tarptautinėms keleivinio geležinkelių bei kitų bėginių transporto rūšių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms, išskyrus paslaugas, kurios teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo

poreikių. Valstybės narės gali taikyti šį reglamentą keleivinio vidaus vandenų transporto viešosioms paslaugoms.

3. Šis reglamentas netaikomas viešosioms darbų koncesijoms, kaip apibrėžta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo⁽³⁾, 1 straipsnio 3 dalies a punkte ar 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų sutarčių sudarymo tvarkos derinimo⁽⁴⁾ 1 straipsnio 3 dalyje.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

- a) „viešasis keleivinis transportas“ — bendros ekonominės svarbos keleivinio transporto paslaugos, kurios teikiamos visuomenei nuolat ir nediskriminuojant;
- b) „kompetentinga institucija“ — valstybės narės ar valstybių narių valdžios institucija ar valdžios institucijų grupė, turinti teisę įsikišti viešojo keleivinio transporto srityje tam tikroje geografinėje teritorijoje, arba bet kokia įstaiga, kuriai suteikti tokie įgaliojimai;
- c) „vietos kompetentinga institucija“ — kompetentinga institucija, kurios kompetencijos geografinė teritorija nėra nacionalinė;
- d) „viešųjų paslaugų operatorius“ — valstybės arba privati įmonė ar tokių įmonių grupė, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas, arba viešojo įstaiga, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas;
- e) „viešųjų paslaugų įsipareigojimas“ — kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendros ekonominės svarbos viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio;
- f) „išimtinė teisė“ — teisė, suteikianti galimybę viešųjų paslaugų operatoriui teikti tam tikras keleivinio transporto viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu, tam tikrame tinkle arba zonoje, nedalyvaujant bet kuriam kitam tokiam operatoriui;
- g) „kompensacija už viešąsias paslaugas“ — tiesiogiai arba netiesiogiai iš viešųjų lėšų viešųjų paslaugų įsipareigojimo įgyvendinimo laikotarpiu arba su tuo laikotarpiu susiję kompetentingos institucijos skiriami ištekliai, visų pirma finansiniai ištekliai;

⁽¹⁾ OL L 130, 1970 6 15, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 543/97 (OL L 84, 1997 3 26, p. 6).

⁽²⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo aktu.

⁽³⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2083/2005 (OL L 333, 2005 12 20, p. 28).

⁽⁴⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 114. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2083/2005.

h) „tiesioginis sutarties sudarymas“ — viešųjų paslaugų sutarties sudarymas su tam tikru viešųjų paslaugų operatoriumi neskelbiant išankstinio konkurso;

i) „viešųjų paslaugų sutartis“ — vienas ar keli teisiškai privalomi dokumentai, kuriais patvirtinamas kompetentingos institucijos ir viešųjų paslaugų operatoriaus susitarimas dėl viešojo keleivinio transporto paslaugų, kurioms taikomi viešųjų paslaugų išpareigojimai, valdymo ir teikimo patikėjimo tam viešųjų paslaugų operatoriui; atsižvelgiant į valstybės narės teisę, tokia sutartis taip pat gali būti kompetentingos institucijos priimtas sprendimas:

— individualaus teisės akto ar kito reglamentuojančio akto forma arba

— kuriame nustatomos sąlygos, kuriomis kompetentinga institucija pati teikia paslaugas arba patiki tokių paslaugų teikimą vidaus operatoriui;

j) „vertė“ — keleivinio transporto viešosios paslaugos, maršruto, viešųjų paslaugų sutarties ar kompensavimo sistemos vertė, atitinkanti visą viešųjų paslaugų operatoriui ar operatoriams tenkančio atlygio (be PVM) vertę, įskaitant valdžios institucijos sumokėtas bet kokio pobūdžio kompensacijas ir už keleivių bilietus gautas pajamas, kurios nėra grąžinamos atitinkamai kompetentingai institucijai;

k) „bendroji taisyklė“ — priemonė, nediskriminuojant taikoma visoms tos pačios rūšies keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tam tikroje geografinėje teritorijoje, už kurią yra atsakinga kompetentinga institucija;

l) „integruota keleivinio transporto viešosios paslaugos“ — tarpusavyje sujungtų transporto paslaugų nustatytoje geografinėje teritorijoje, turinčių bendrą informavimo tarnybą, bilietų sistemą ir tvarkaraštį.

3 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutartys ir bendrosios taisyklės

1. Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtinės teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies, viešųjų paslaugų išpareigojimų, kuriais siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms, taip pat gali būti taikomos bendrosios taisyklės. Laikydamosi 4 ir 6 straipsniuose bei priede nustatytų principų, kompetentinga institucija kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamo ar neigiamo poveikio patirtoms išlaidoms ir gautoms pajamoms finansinį rezultatą, vykdant bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius išpareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos. Tai daroma nepaisant kompetentingų institucijų

teisės integruoti viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustomi didžiausi tarifai, į viešųjų paslaugų sutartis.

3. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių nuostatų, valstybės narės gali netaikyti šio reglamento bendrosioms taisyklėms dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir riboto judrumo asmenims. Apie šias bendrąsias taisykles pranešama pagal Sutarties 88 straipsnį. Visuose tokiuose pranešimuose pateikiama išsami informacija apie priemonę, visų pirma paaiškinamas apskaičiavimo metodas.

4 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutarčių ir bendrųjų taisyklių privalomas turinys

1. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti:

i) aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų išpareigojimai, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos;

ii) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos siekiant išvengti permokos. Sudarant viešųjų paslaugų sutartis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis, šie rodikliai nustatomi taip, kad kompensacijos neviršytų sumos, kurios reikia norint padengti grynąjį patirtų išlaidų ir gautų pajamų finansinį rezultatą, gautą vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, atsižvelgiant į atitinkamas viešųjų paslaugų operatoriaus gautas su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną.

iii) nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka. Visų pirma šios sąnaudos gali apimti personalo ir elektros energijos sąnaudas, infrastruktūros mokestius, viešojo transporto priemonių, riedmenų ir keleivinio transporto paslaugoms teikti būtinų įrenginių techninės priežiūros bei remonto sąnaudas, pagrindines sąnaudas ir deramą kapitalo grąžą.

2. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse nustatoma pajamų, gautų už parduotus bilietus, kurias viešųjų paslaugų operatorius gali pasiimti, grąžinti kompetentingai institucijai arba tarpusavyje pasidalinti, paskirstymo tvarka.

3. Viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarp miestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju — penkiolikos metų. Viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su kelių rūšių transportu, trukmė neviršija penkiolikos metų, jei geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšių dalis sudaro daugiau nei 50 % atitinkamų paslaugų vertės.

4. Atsižvelgiant į turto nuvertėjimo sąlygas, prireikus viešųjų paslaugų sutarties trukmė gali būti pratęsta ne ilgesniam nei 50 % ankstesnės sutarties trukmės laikotarpiui, jei viešųjų paslaugų operatorius parūpina turto, kuris yra reikšmingas palyginti su bendru turto, kurio reikia viešųjų paslaugų sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugoms teikti ir kuris yra daugiausia susijęs su sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugomis.

Jei tai pateisinama dėl sąnaudų, susidarancių dėl ypatingos geografinės padėties, viešųjų paslaugų sutarčių, nurodytų 3 dalyje, trukmė atokiausiuose regionuose gali būti pratęsiama daugiausia 50 %.

Jei tai pateisinama dėl kapitalo, susijusio su išskirtinėmis investicijomis į infrastruktūrą, riedmenis ar transporto priemones, amortizacijos ir jei viešųjų paslaugų sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, viešųjų paslaugų sutartis gali būti ilgesnės trukmės. Kad šiuo atveju būtų užtikrintas skaidrumas, kompetentinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo Komisijai nusiunčia viešųjų paslaugų sutartį ir nurodo jos ilgesnę trukmę pateisinančias priežastis.

5. Nepažeisdamos nacionalinės ir Bendrijos teisės, įskaitant socialinių partnerių kolektyvines sutartis, kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad pasirinktas viešųjų paslaugų operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems darbuotojams suteiktų teises, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas perdavimas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB. Kai kompetentingos institucijos reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus socialinius standartus, konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse pateikiamas atitinkamų darbuotojų sąrašas ir skaidri išsami informacija apie jų sutartines teises bei sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susiję su paslaugomis.

6. Kai kompetentingos institucijos pagal nacionalinę teisę reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus kokybės standartus, šie standartai įtraukiami į konkurso dokumentus ir viešųjų paslaugų sutartis.

7. Konkurso dokumentai ir viešųjų paslaugų sutartys turi būti skaidrios, kad būtų aišku, ar gali būti sudaromos subrangos sutartys. Viešųjų paslaugų sutartyje pagal nacionalinę ir Bendrijos teisę nustatomos sąlygos, taikomos subrangos sutarčių sudarymui.

5 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/17/EB arba Direktyvoje 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direkty-

vose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta šiose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2-6 dalių nuostatos netaikomos.

2. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija — nesvarbu, ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija ar institucijų grupė — gali nuspręsti viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju — bent viena vietos kompetentinga institucija — kontroliuoja, panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius (toliau — vidaus operatorius). Kai vietos kompetentinga institucija priima tokį sprendimą, laikomasi toliau nurodytos tvarkos:

a) siekiant nustatyti, ar vietos kompetentinga institucija vykdo tokią kontrolę, atsižvelgiama į tokius rodiklius: atstovavimo administraciniuose, valdymo ar priežiūros organuose mastą, su šiuo atstovavimu susijusias atitinkamas įstatų nuostatas, nuosavybę, faktinę įtaką ir kontrolę priimant strateginius sprendimus ir atskirus valdymo sprendimus. Pagal Bendrijos teisę, nuosavybės teisė, 100 % priklausanti kompetentingai valdžios institucijai, ypač viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės atveju, nėra privalomas šioje dalyje apibrėžtos kontrolės nustatymo reikalavimas, jei viešasis sektorius dominuoja ir jei tokią kontrolę galima nustatyti remiantis kitais kriterijais;

b) šis punktas taikomas su sąlyga, kad vidaus operatorius ir subjektas, kuriam šis operatorius daro bent mažiausią poveikį, savo keleivinio transporto viešųjų paslaugų veiklą vykdydys vietos kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje — neatsižvelgiant į toje veikloje naudojamas linijas ar kitus pagalbinius elementus, patenkančius į kaimyninei vietos kompetentingai institucijai pavaldžią teritoriją — ir nedalyvaus konkursuose dėl viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo, organizuojamuose už vietos kompetentingai institucijai pavaldžios teritorijos ribų;

c) nepaisant b punkto, vidaus operatorius gali dalyvauti sąžininguose konkursuose likus dviems metams iki su juo tiesiogiai sudarytos viešųjų paslaugų sutarties termino, jei buvo priimtas galutinis sprendimas vidaus operatoriaus sutartyje numatyto keleivinio transporto viešosioms paslaugoms taikyti sąžiningą konkurso tvarką ir jei vidaus operatorius nėra tiesiogiai sudaręs kitų viešųjų paslaugų sutarčių;

d) jei vietos kompetentingos institucijos nėra, a, b ir c punktai taikomi nacionalinei institucijai geografinės teritorijos, kuri nėra nacionalinė, atveju, jei vidaus operatorius nedalyvauja konkursuose dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo, organizuojamuose už teritorijos, kurios atžvilgiu sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, ribų.

3. Kompetentinga institucija, kuri kreipiasi į trečiąją šalį, išskyrus vidaus operatorių, viešųjų paslaugų sutartis sudaro konkurso tvarka, išskyrus 4, 5 ir 6 dalyse nurodytus atvejus. Nustatyta konkurso tvarka turi būti atvira visiems operatoriams, turi būti sąžininga, ir turi būti laikomasi skaidrumo bei nediskriminavimo principų. Gavus pasiūlymus ir atlikus galimą pirminę atranką, laikantis tų pačių principų gali būti vedamos derybos siekiant nustatyti, kaip galima geriausiai patenkinti konkrečius ar sudėtingus poreikius.

4. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei numatoma vidutinė metinė tų paslaugų vertė neviršija 1 milijono EUR arba jei metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų tiesiogiai sutartis sudaroma su maža ir vidutine įmone, eksploatuojančia ne daugiau kaip 20 transporto priemonių, tos ribos gali būti padidintos iki vidutinės metinės tų paslaugų vertės, kuri neviršija 1,7 milijono EUR arba, kai jos susijusios su metinio keleivinio transporto paslaugų atstumu, kuris neviršija 500 000 kilometrų.

5. Jei paslaugų teikimas nutrūksta arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys, kompetentinga institucija gali imtis skubių priemonių. Tokia skubi priemonė gali būti tiesioginis sutarties sudarymas arba oficialus susitarimas dėl viešųjų paslaugų sutarties galiojimo pratęsimo ar reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų išpareigojimus. Viešųjų paslaugų operatorius turi teisę apskusti sprendimą dėl nurodymo vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų išpareigojimus. Imantis skubios priemonės sudaromos arba pratęsiamos viešųjų paslaugų sutarties ar nustatytos tokios sutarties trukmė neturi viršyti dviejų metų.

6. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui metro ar tramvajus. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies ir išskyrus atvejus, kai taikoma 4 straipsnio 4 dalis, tokių sutarčių trukmė neturi viršyti 10 metų.

6 straipsnis

Kompensacijos už viešąsias paslaugas

1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrosiomis taisyklėmis arba viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnio nuostatas, neatsižvelgiant į viešųjų paslaugų sutarties sudarymo būdą. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su tiesiogiai sudaryta sutartimi pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis arba susijusios su bendrosiomis taisyklėmis, taip pat turi atitikti priedo nuostatas.

2. Komisijai raštu paprašius, valstybės narės per tris mėnesius arba per kitą tame prašyme nurodytą ilgesnį terminą pateikia visą informaciją, kurią Komisija laiko reikalinga siekiant nustatyti, ar skirtos kompensacijos neprieštarauja šiam reglamentui.

7 straipsnis

Paskelbimas

1. Kiekviena kompetentinga institucija kartą per metus paskelbia suvestinę ataskaitą apie viešųjų paslaugų išpareigojimus, už kuriuos ji atsakinga, pasirinktus viešųjų paslaugų operatorius ir šiems viešųjų paslaugų operatoriams kaip atlygį sumokėtas kompensacines išmokas ir suteiktas išimtinės teises. Ši ataskaita padeda stebėti ir vertinti viešojo transporto tinklo veikimą, kokybę ir finansavimą.

2. Kiekviena kompetentinga institucija imasi būtinų priemonių, kad iki konkurso paskelbimo arba tiesioginio sutarties sudarymo likus ne mažiau kaip vieneriems metams *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* būtų paskelbti bent šie duomenys:

- a) kompetentingos institucijos pavadinimas ir adresas;
- b) sudarytinios sutarties rūšis;
- c) paslaugos ir teritorijos, kurioms gali būti taikoma sutartis.

Kompetentingos institucijos gali nuspręsti neskelbti šios informacijos, jei viešųjų paslaugų sutarčių metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 50 000 kilometrų.

Jei informacija po jos paskelbimo pasikeičia, kompetentinga institucija kuo greičiau paskelbia jos ištaisymą. Šis ištaisymas nedaro poveikio tiesioginio sutarties sudarymo ar konkurso paskelbimo datai.

Ši dalis netaikoma 5 straipsnio 5 daliai.

3. Jei, kaip numatyta 5 straipsnio 6 dalyje, yra tiesiogiai sudaroma viešojo geležinkelių transporto paslaugų sutartis, kompetentinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo paskelbia šią informaciją:

- a) sutartį sudarantį subjektą ir jo nuosavybę;
- b) viešųjų paslaugų sutarties trukmę;
- c) keleivinio transporto paslaugų, kurios bus teikiamos, aprašymą;
- d) finansinės kompensacijos rodiklį aprašymą;
- e) kokybės tikslus;
- f) su pagrindiniu turtu susijusias sąlygas.

4. Suinteresuotos šalies prašymu kompetentinga institucija pateikia jai savo sprendimo dėl tiesioginio viešųjų paslaugų sutarties sudarymo priežastis.

8 straipsnis

Pereinamasis laikotarpis

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/17/EB arba Direktyvoje 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta šiose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2-4 dalių nuostatos netaikomos.

2. Nepažeidžiant 3 dalies, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas turi atitikti 5 straipsnį nuo ... (*). Šiuo pereinamuoju laikotarpiu valstybės narės imasi priemonių, kad palaipsniui būtų laikomasi 5 straipsnio, siekiant išvengti rimtų struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transportavimo pajėgumais.

Per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje nurodomas bet kuris laipsniško viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo laikantis 5 straipsnio įgyvendinimas. Remdamasi valstybių narių pažangos ataskaitomis, Komisija gali pasiūlyti atitinkamas priemones, skirtas valstybėms narėms.

3. Taikant 2 dalį, neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas laikantis Bendrijos ir nacionalinės teisės:

- a) iki 2000 m. liepos mėn. 26 d., jei sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- b) iki 2000 m. liepos mėn. 26 d., jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka;
- c) po 2000 m. liepos mėn. 26 d. ir iki ... (**), jei tos sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- d) po 2000 m. liepos mėn. 26 d. ir iki ... (**), jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka.

A punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino. Sutartys, nurodytos b ir c punktuose, gali toliau galioti iki jose numatyto termino, bet ne ilgiau kaip 30 metų. Sutartys, nurodytos d punkte, gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų trukmė yra ribota bei artima šio reglamento 4 straipsnyje nustatytai trukmei.

(*) Per 12 metų po šio reglamento įsigaliojimo datos.

(**) Šio reglamento įsigaliojimo data.

Viešųjų paslaugų sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų nutraukimas turėtų pernelyg didelių teisinių ar ekonominių padarinių ir jei Komisija jos galiojimui pritaria.

4. Nepažeisdamos 3 dalies, 2 dalyje nurodyto pereinamojo laikotarpio antroje pusėje kompetentingos institucijos gali viešuosiuose konkursuose neleisti dalyvauti viešųjų paslaugų operatoriams, kurie negali pateikti įrodymų, kad viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimties teises, suteiktas laikantis šio reglamento, vertė sudaro bent pusę visos viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimties teises, vertės. Toks draudimas netaikomas viešųjų paslaugų operatoriams, teikiantiems paslaugas, dėl kurių turi būti skelbiamas konkursas. Taikant šį kriterijų neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas taikant skubias priemones, kaip nurodyta 5 straipsnio 5 dalyje.

Jei kompetentingos institucijos pasinaudoja pirmoje pastraipoje nurodyta galimybe, jos turi tai daryti laikydamosi nediskriminavimo principo, neleisti dalyvauti visiems šį kriterijų atitinkantiems potencialiems viešųjų paslaugų operatoriams ir apie savo sprendimą potencialius operatorius informuoti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo procedūros pradžioje.

Atitinkamos kompetentingos institucijos informuoja Komisiją apie savo ketinimą pasinaudoti tokia nuostata iki konkurso paskelbimo likus ne mažiau kaip dviems mėnesiams.

9 straipsnis

Suderinamumas su Sutartimi

1. Pagal šį reglamentą išmokėtos kompensacijos už keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą ar bendrosiomis taisyklėmis nustatytų tarifinių įsipareigojimų laikymąsi laikomos suderinamomis su bendrąja rinka. Tokioms kompensacijoms netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nustatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.

2. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių, valstybės narės gali toliau teikti pagalbą pagal Sutarties 73 straipsnį transporto sektoriui, skirtą transporto koordinavimo reikmėms arba kompensuoti už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, išskyrus paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas, pirmiausia:

- a) iki infrastruktūros išlaidų paskirstymą reglamentuojančių bendrųjų taisyklių įsigaliojimo, kai pagalba teikiama įmonėms, kurios turi padengti su jų naudojama infrastruktūra susijusias išlaidas, kai tuo tarpu kitos įmonės tokios naštos neturi. Nustatant tokiu būdu teikiamos pagalbos dydį atsižvelgiama į infrastruktūros išlaidas, kurių konkuruojančios transporto rūšys nepatiria;
- b) kai pagalbos tikslas skatinti Bendrijai bendrai ekonomiškesnių transporto sistemų ir technologijų mokslinius tyrimus ar kūrimą.

Tokia pagalba teikiama tik moksliniams tyrimams ir plėtrai, ji negali būti skiriama komerciniam šių transporto sistemų ir technologijų naudojimui.

10 straipsnis

Panaikinimas

1. Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 panaikinamas. Tačiau jo nuostatos trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo toliau taikomos krovinių vežimo paslaugoms.

2. Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 panaikinamas.

11 straipsnis

Pranešimai

Pasibaigus 8 straipsnio 2 dalyje nurodytam pereinamajam laikotarpiui, Komisija pateikia pranešimą apie šio reglamento įgyvendinimą ir viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo raidą Bendrijoje, kuriame visų pirma įvertinama keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybės raida ir tiesiogiai sudarytų sutarčių pasekmės, bei kartu prireikus pateikia atitinkamus pasiūlymus dėl šio reglamento keitimo.

12 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja ... (*).

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

...

Tarybos vardu

Pirmininkas

...

(*) Praėjus trejiems metams nuo šio reglamento paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

PRIEDAS

6 STRAIPSNIO 1 DALYJE NURODYTAIS ATVEJ AIS KOMPENSACIJOMS TAIKOMOS TAISYKLĖS

1. Kompensacija, susijusi su viešųjų paslaugų sutartimis, tiesiogiai sudarytomis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ar 6 dalis arba susijusių su bendrosiomis taisyklėmis, turi būti apskaičiuojama laikantis šiame priede nustatytų taisyklių.
2. Kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai. Poveikis įvertinamas lyginant situaciją, kai viešųjų paslaugų išpareigojimai yra vykdomi, ir situaciją, kuri būtų buvusi, jei tie išpareigojimai nebūtų buvę vykdomi. Siekdama apskaičiuoti grynąjį finansinį rezultatą, kompetentinga institucija vadovaujasi šia schema:

išlaidos, patirtos vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus ar viešųjų paslaugų išpareigojimų paketą, kuriuos nustatė kompetentinga institucija (institucijos) ir kurie nurodomi viešųjų paslaugų sutartyje ir (arba) bendrosiose taisyklėse,
 - atėmus teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų išpareigojimo (-ų) vykdymą paslaugų teikimo tinkle,
 - atėmus įplaukas iš tarifų ar kitas pajamas, gautas už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų išpareigojimo (-ų) vykdymą,
 - pridėjus pagrįstą pelną,= grynasis finansinis rezultatas.
3. Viešųjų paslaugų išpareigojimų laikymasis gali turėti poveikį galimai operatoriaus transporto veiklai, nesusijusiai su numatytu (-ais) viešųjų paslaugų išpareigojimu (-ais). Siekiant išvengti permokos ar nepakankamos kompensacijos, apskaičiuojant grynąjį finansinį rezultatą reikia atsižvelgti į apskaičiuojamą finansinį poveikį atitinkamiems operatoriaus tinklams.
4. Išlaidos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių.
5. Siekiant padidinti skaidrumą ir išvengti subsidijų dubliavimo tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius ne tik teikia kompensuojamas paslaugas pagal viešųjų transporto paslaugų išpareigojimus, bet ir vykdo kitokią veiklą, minėtų viešųjų paslaugų apskaita turi būti atskirta ir atitikti bent šiuos reikalavimus:
 - kiekvienos iš nurodytų veiklos rūšių veiklos ataskaitos turi būti atskiriamos ir atitinkamo turto bei pagrindinių sąnaudų dalis turi būti paskirstoma laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių,
 - visos kintamosios sąnaudos, atitinkamas įnašas pagrindinėms sąnaudoms padengti ir pagrįstas pelnas, susiję su kita viešųjų paslaugų operatoriaus veikla, jokių būdu negali būti priskiriami atitinkamai viešajai paslaugai,
 - viešųjų paslaugų sąnaudos turi būti subalansuotos su veiklos pajamomis ir valdžios institucijų mokėjimais; neturi būti jokios galimybės perkelti pajamas į kitas viešųjų paslaugų operatoriaus veiklos šakas.
6. Pagrįstu pelnu turi būti laikoma tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą.
7. Kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti:
 - veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir
 - pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą.

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

- 2005 m. liepos 20 d. Komisija pateikė patikslintą pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų (pasiūlymas dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų) ⁽¹⁾. Prieš pateikdama šį patikslintą pasiūlymą, Komisija pateikė du kitus pasiūlymus: 2000 m. liepos 27 d. — pirminį pasiūlymą ⁽²⁾ ir 2002 m. vasario 21 d. — iš dalies pakeistą pasiūlymą ⁽³⁾.
- 2001 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamentas, remdamasis 2000 m. liepos mėn. pirminiu Komisijos pasiūlymu ⁽⁴⁾, pirmojo svarstymo metu balsavo dėl savo nuomonės. Europos Parlamentas nusprendė laikyti 2005 m. liepos mėn. pasiūlymą patikslinta 2000 m. liepos mėn. pirminio pasiūlymo redakcija ir todėl jį svarstys tik antrojo svarstymo metu.
- 2006 m. birželio 9 d. posėdyje, Čekijos, Graikijos, Liuksemburgo ir Maltos delegacijoms susilaikant, Taryba pasiekė politinį susitarimą dėl patikslinto pasiūlymo. 2006 m. gruodžio 11 d. Taryba priėmė bendrąją poziciją.
- Savo darbe Taryba atsižvelgė į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽⁵⁾ ir į Regionų komiteto nuomonę ⁽⁶⁾.

II. EUROPOS PARLAMENTO PAKEITIMAI

Kadangi Europos Parlamento pirmasis svarstymas buvo grindžiamas pirminiu 2000 m. Komisijos pasiūlymu ir Tarybos bendrąja pozicija dėl iš esmės pakeisto 2005 m. pasiūlymo, šiame motyvų pareiškime Taryba negali daryti nuorodų į atskirus Parlamento pakeitimus. Vietoje to, Taryba aptars Parlamento pirmojo svarstymo rezultatus bendrai, siedama juos su pagrindiniais bendrosios pozicijos elementais.

III. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

1. Bendroji dalis

Šiuo metu galiojanti viešųjų paslaugų išipareigojimų teisinė sistema veikia nuo 1969 m. ir paskutinį kartą buvo iš dalies pakeista 1991 m. ⁽⁷⁾ Tarybos nuomone, šiuolaikinei Europos keleivinio transporto viešųjų paslaugų rinkai, kurioje veikia jau ne tik nacionaliniai, regioniniai ar vietos operatoriai, reikia naujų taisyklių. Šiomis taisyklėmis turi būti sumažinti konkurencijos iškraipymai operatoriams nustatant nediskriminuojančias konkurencijos sąlygas, didinant skaidrumą ir užtikrinant teisinį tikrumą su viešuoju keleiviniu transportu susijusiems operatoriams ir institucijoms. Nustačius vienodas konkurencijos sąlygas bus skatinama teikti saugias, veiksmingas ir kokybiškas keleivinio transporto viešąsias paslaugas.

Tarybai balsuojant dėl 2000 m. ir 2002 m. Komisijos pasiūlymų nebuvo pasiekta reikiama balsų dauguma, iš esmės dėl to, kad valstybės narės laikėsi labai skirtingų požiūrių dėl didesnės konkurencijos viešojo keleivinio transporto srityje numatymo. Be to, valstybės narės norėjo palaukti, kol bus priimtas sprendimas ALTMARK byloje ⁽⁸⁾, dėl to, kaip nuostatos dėl valstybės pagalbos taikomos viešosioms paslaugoms bendrai ir konkrečiai viešajam transportui. Tam, kad būtų parengta Tarybos bendroji pozicija, reikėjo pragmatiškesnio Komisijos ir valstybių narių požiūrio. Komisija daugiau dėmesio skyrė subsidiarumo principui, todėl buvo parengtas pasiūlymas, kuris buvo paprastesnis ir lankstesnis nei pirmesni pasiūlymai, o valstybės narės, keletą metų taikiusios skirtingus viešojo transporto organizavimo modelius, galėjo geriau nurodyti jų atitinkamus privalumus ir trūkumus. Galiausiai sprendimu ALTMARK byloje buvo aiškiai pabrėžta būtinybė modernizuoti Bendrijos teisės aktus viešojo keleivinio transporto srityje.

⁽¹⁾ OL C 49, 2006 2 28, p. 37.

⁽²⁾ OL C 365 E, 2000 12 19, p. 169.

⁽³⁾ OL C 151 E, 2002 6 25, p. 146.

⁽⁴⁾ OL C 140 E, 2002 6 13, p. 164.

⁽⁵⁾ OL C 195, 2006 8 18, p. 20.

⁽⁶⁾ OL C 192, 2006 8 16, p. 1.

⁽⁷⁾ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su išipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28, p. 1), su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

⁽⁸⁾ 2003 m. liepos 24 d. sprendimas byloje C-280/00 *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ([2003] rink. I-7747).

Bendrojoje pozicijoje Taryba siekia keleto interesų pusiausvyros: galimybės institucijoms pačioms nuspręsti, koku būdu organizuoti viešąjį transportą, pageidavimo viešojo transporto sektoriuje didinti konkurenciją sudarant viešųjų paslaugų sutartis konkursų tvarka — taip pat vadinama „reguliuojama konkurencija“ — ir poreikio sukurti naują teisinę sistemą, kurioje atsižvelgiama į esamų viešojo transporto sistemų ypatumus tuo pat metu suteikiant pakankamai laiko toms sistemoms prisitaikyti prie naujų taisyklių. Taryba taip pat padarė Komisijos pasiūlymo pakeitimų siekdama, kad jį būtų lengviau įgyvendinti praktikoje.

2. Pagrindiniai politiniai klausimai

2.1. *Taikymo sritis*

Taryba nurodo, kad reglamentas taikomas toms keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms, kurias teikiant kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų išsipareigojimus ar dėl jų sudarydamos sutartis, kompensuoja operatoriams patirtas išlaidas ir (arba) suteikia išimtinės teisės už viešųjų paslaugų išsipareigojimų vykdymą. Atsižvelgdama į Europos viešojo transporto rinkos vystymąsi, Taryba laikosi nuomonės, kad nebebūtų tikslinga reglamentą taikyti tik vietos transportui, kaip siūlo Parlamentas.

Be to, kitaip nei 2000 m. ir 2002 m. pasiūlymai, kurie savo ruožtu apėmė viešąjį keleivį vidaus vandenų transportą, 2005 m. Komisijos pasiūlymas buvo taikomas tik geležinkeliams ir keliams. Reglamentas būtų taikomas tik toms vidaus vandenų transporto paslaugoms, kurios yra platesnės viešojo transporto sistemos dalis. Dabar Taryba grįžo prie to, kas buvo numatyta pirmesniuose pasiūlymuose, įtraukdama į savo bendrąją poziciją nuostatą, leidžiančią valstybėms narėms, joms pageidaujant, taikyti reglamentą keleivinio vidaus vandenų transporto viešosioms paslaugoms.

Bendrojo pozicijoje Taryba paaiškina, kokioms sutarčių rūšims taikomas reglamentas. Visų pirma, ji nurodo, kad keleivinio autobusų ar tramvajų transporto viešųjų paslaugų sutartys turi būti sudaromos laikantis viešųjų pirkimų direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys. Tai nurodydama Taryba paaiškina Komisijos siūlomą požiūrį, kuris institucijoms suteikia galimybę pasirinkti taikomą tvarką. Jei viešųjų paslaugų sutartis operatoriui kelia riziką, reglamentas taikomas, jei viešųjų paslaugų sutartis rizikos nekelia, taikoma viešųjų pirkimų direktyva⁽¹⁾. Atsižvelgdama į šią galimybę pasirinkti administracinę tvarką, Taryba pirmenybę teikia Komisijos požiūriui į Parlamento pasiūlymą, kuriuo numatoma, kad reglamentas turėtų būti taikomas visoms viešojo keleivinio transporto sutartims. Antra, bendrojoje pozicijoje aiškiai nustatyta, kad reglamentas netaikomas viešosioms darbų koncesijoms, nurodant, jog šios rūšies sutartims taikoma tvarka yra numatyta viešųjų pirkimų direktyvose.

Galiausiai, siekdama suteikti institucijoms daugiau lankstumo, bendrojoje pozicijoje Taryba suteikia joms galimybę netaikyti reglamento bendrosioms taisyklėms dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų išsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, praktikuojantiems ir riboto judrumo asmenims.

2.2. *Tiesioginis sutarčių sudarymas*

Tarybos nuomone, sistema, suteikianti kompetetingoms institucijoms galimybę pasirinkti skelbti konkursą ar sudaryti sutartį tiesiogiai, geriausiai užtikrina aukštesnę transporto viešųjų paslaugų kokybę ir didesnę efektyvumą. Į tai atsižvelgdama Taryba bendrojoje pozicijoje palieka keturias leidžiančias nukrypti nuostatas, pagal kurias institucijos gali tiesiogiai sudaryti sutartis, kaip siūlo Komisija, tačiau numato keletą konkrečių sąlygų pakeitimų.

⁽¹⁾ Direktyva 2004/18 dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114) ar Direktyva 2004/17 dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 1).

2.2.1. Vidaus operatoriai

Taryba palankiai vertina Komisijos pasiūlymą leisti kompetentingoms institucijoms, nusprendusioms neskelbti konkurso transporto viešųjų paslaugų sutartims sudaryti, teikti šias paslaugas pačioms arba tiesiogiai sudaryti sutartis su trečiąja šalimi, kurią kompetentinga institucija kontroliuoja, panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius (vadinamasis „vidaus operatorius“). Taryba sutinka su Parlamento pirmuoju svarstymu priimta nuomone ir Komisijos patikslintu pasiūlymu, kad, siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo rizikos, vidaus operatorius iš esmės neturėtų dalyvauti konkursuose, organizuojamuose už institucijai, su kuria jis tiesiogiai sudarė sutartį, pavaldžios teritorijos ribų.

Taryba, nors ir pritardama bendrojoje pozicijoje bendrai vidaus operatoriaus sąvokai, papildė Komisijos pasiūlymą keliomis nuostatomis siekdama atsižvelgti į nacionalinių ir vietos transporto sistemų ypatumus:

- pripažįstant, kad už viešojo transporto organizavimą yra atsakingi nacionaliniai subjektai, valstybės narės išlaiko įgaliojimus teisės aktais uždrausti vietos institucijoms naudotis galimybe joms pavaldžioje teritorijoje tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis,
- papildydama „kompetetingos institucijos“ apibrėžimą, ji pabrėžia, kad „kompetetinga vietos institucija“ apima ir atskirą instituciją, ir institucijų, teikiančių tarpusavyje sujungtas transporto paslaugas, grupę,
- paliktas Komisijos siūlomas pagrindas institucijos vykdomos vidaus operatoriaus „kontrolės“ nustatymui, taip pat nurodant, kad visiška viešoji nuosavybė nėra privalomas reikalavimas tokiai kontrolei,
- paaiškinamas vidaus operatoriui taikomas teritorinis apribojimas, siekiant išvengti būtinybės apriboti transporto viešąsias paslaugas, teikiamas peržengiant administracinių teritorijų ribas, nes tai prieštarautų keleivių interesams,
- vidaus operatoriams, kurių tiesiogiai sudarytų viešųjų paslaugų sutarčių galiojimas artimiausiu metu turi baigtis, įvykdžius tam tikras sąlygas leidžiama dalyvauti konkursuose, kad jie galėtų pasirengti vykdyti veiklą konkurencijos sąlygomis,
- jei nėra vietos kompetetingų institucijų, nacionalinės institucijos gali sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su vidaus operatoriumi.

2.2.2. Nedidelės svarbos sutartys

Taryba nekeičia minimalių ribų, pasiūlytų Komisijos atsižvelgus į Parlamento pirmojo svarstymo rezultatus, kurių neviršijus galima tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis. Institucijos gali neskelbti konkurso jei vidutinė metinė sutarties vertė neviršija 1 milijono eurų arba jei metinis teikiamų keleivinio transporto viešųjų paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų. Be to, atsižvelgdama į Parlamento skiriamą dėmesį smulkiajam verslui, Taryba nustato papildomas minimalias ribas mažosioms ir vidutinėms įmonėms, eksploatuojančioms ne daugiau kaip 20 transporto priemonių. Šiuo atveju galima tiesiogiai sudaryti sutartis, jei vidutinė metinė viešųjų paslaugų sutarčių vertė neviršija 1,7 milijono eurų arba jei teikiamų keleivinio transporto viešųjų paslaugų atstumas neviršija 500 000 kilometrų. Galiausiai, pripažįstant, kad už viešojo transporto organizavimą yra atsakingi nacionaliniai subjektai, bendrojoje pozicijoje valstybėms narėms suteikiama galimybė nuspręsti, ar uždrausti institucijoms naudotis galimybe joms pavaldžioje teritorijoje tiesiogiai sudaryti nedidelės svarbos sutartis.

2.2.3. Nepaprastosios situacijos

Taryba pritaria Komisijos pasiūlymui, kuris grindžiamas Parlamento pirmojo svarstymo rezultatais, tiesiogiai sudaryti sutartis nutrūkus paslaugų teikimui ar iškilus tiesioginiam pavojui, kad tokia situacija susidarys. Tačiau, atsižvelgdama į laiką, kurio reikia organizuoti naujų viešųjų paslaugų sutarčių sudarymui, Taryba nusprendė leisti taikyti nepaprastąsias priemones dvejus metus, o ne vienerius, kaip siūlo Komisija. Be to, siekiant atsižvelgti į praktiką, bendrojoje pozicijoje numatyta, kad nepaprastosios priemonės gali būti

tiesioginis sutarties sudarymas, oficialus susitarimas pratęsti viešųjų paslaugų sutarties galiojimo terminą ar reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Pastaruoju atveju viešųjų paslaugų operatorius turi teisę pateikti skundą.

2.2.4. Sunkiasvoris geležinkelių transportas

Atsižvelgdama į ypatingą keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų padėtį, Taryba leidžia institucijoms tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, susijusias su sunkiasvoriu geležinkelių transportu, išskyrus atvejus, kai tai draudžiama pagal nacionalinę teisę. Be to, numatydama galimybę tiesiogiai sudaryti sutartis, susijusias ne tik su regioniniu ir tolimojo susisiekimo geležinkelių transportu, kaip siūlo Komisija, bet taip pat sutartis, susijusias su visu sunkiasvoriu geležinkelių transportu, įskaitant miesto (priemiestinių) geležinkelių transportą ir integruotus tinklus, Taryba išvengia sunkumų, galėtų kilti, jeigu prireiktų nustatyti tolimojo susisiekimo bei regioninio geležinkelių transporto ir miesto (priemiestinio) geležinkelio transporto skirtumą. Švedijos delegacija, kuriai pritarė Italijos delegacija, padarė į 2006 m. birželio 9 d. posėdžio, kurio metu Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba pasiekė susitarimą, protokolą įtrauktiną pareiškimą (I priedas) dėl šios galimybės tiesiogiai sudaryti sutartį taikymo visam sunkiasvoriui geležinkelių transportui.

2.3. Sutarčių trukmė

Tarpmiestinių ir miesto autobusų bei geležinkelių ir kito bėginio transporto viešųjų paslaugų sutarčių atveju Taryba derina finansiškai pagrįsto amortizacijos laikotarpio būtinybę ir naujų operatorių veiklą skatinančią sutarčių trukmę. Taryba paliko siūlomą nuostatą, kad su geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšimis susijusių sutarčių trukmė būtų penkiolika metų. Taryba pratęsė tarpmiestinių bei miesto autobusų transporto paslaugų sutarčių trukmę nuo Komisijos siūlomų aštuonerių iki dešimties metų. Tokiu būdu Taryba vadovaujasi Komisijos pasiūlymu, iš dalies pakeistu atsižvelgus į Parlamento pirmojo svarstymo rezultatus, išskyrus dėl papildomos sutarties, susijusios su autobusų transportu, galiojimo dviems metams trukmės. Siekiant suderinti galimybės tiesiogiai sudaryti sutartį taikymą visam sunkiasvoriui geležinkelių transportui, pradinė tiesiogiai sudarytų su sunkiasvoriu geležinkelių transportu susijusių sutarčių trukmė negali viršyti 10 metų.

Be to, Taryba pritarė, padariusi keletą pakeitimų, Komisijos pasiūlymui leisti pratęsti viešųjų paslaugų sutarčių trukmę daugiausia 50 %, jei tai būtina investicijoms. Be to, Taryba leidžia sutarčių trukmę atokiausiuose regionuose pratęsti daugiausia 50 %, jei tai pateisinama sąnaudomis, susidariusiomis dėl ypatingos geografinės padėties.

Galiausiai išimtiniais atvejais bendrojoje pozicijoje leidžiama sutarties galiojimo laikotarpį pratęsti daugiau nei 50 %. Tai turi būti pateisinama dėl kapitalo, susijusio su išskirtinėmis investicijomis į infrastruktūrą, riedmenis ar transporto priemones, amortizacijos. Be to, viešųjų paslaugų sutartis turi būti sudaryta sąžininga konkurso tvarka, o ilgesnį galiojimo laikotarpį leidusi institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo turi ją nusiųsti Komisijai, nurodyma jos ilgesnį galiojimo laikotarpį pateisinančias priežastis.

2.4. Socialiniai standartai ir paslaugų kokybė

Priešingai nei buvo numatyta 2000 m. ir 2002 m. pasiūlymuose, laikantis subsidiarumo principo patikslintame 2005 m. Komisijos pasiūlyme keleivinio transporto viešųjų paslaugų socialinių ir kokybės kriterijų nustatymas paliekamas valdžios institucijoms. Taryba pritaria tokiam požiūriui.

Taryba sukonkretina ir išplečia Komisijos pasiūlymo nuostatą dėl socialinių teisių perdavimo. Komisijos pasiūlyme buvo leidžiama valdžios institucijoms spręsti, ar pasirinktas viešųjų paslaugų operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems darbuotojams privalo suteikti teises, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas perdavimas, kaip numatyta Direktyvoje 2001/23 EB. Laikydama tai subsidiarumo klausimu, Taryba, kaip ir Komisija, nemano, kad ši nuostata dėl darbuotojų teisių turi tapti privaloma, kaip pirmojo svarstymo metu siūlė Parlamento. Tačiau Taryba šią nuostatą papildo valdžios institucijoms taikomu įsipareigojimu

nustatant tokius reikalavimus veikti laikantis nacionalinėje ir (arba) Bendrijos teisėje nustatytų apribojimų. Be to, siekdama didesnio skaidrumo, Taryba į savo bendrąją poziciją įtraukia išpareigojimą, kad, jei valdžios institucijos reikalauja, jog viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus socialinius standartus, konkursų dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse privaloma pateikti atitinkamų darbuotojų sąrašą ir skaidrią išsamią informaciją apie jų sutartines teises bei sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susiję su paslaugomis.

Siekdama supaprastinti reglamentą ir laikydamosi subsidiarumo principo, Komisija nusprendė nenustatyti kokybės kriterijų sąrašo, kuriuo turi remtis valdžios institucijos sudarydamos viešųjų paslaugų sutartis. Taryba savo bendrojoje pozicijoje remiasi Komisijos argumentais, kad valdžios institucijos turėtų toliau būti atsakingos už kokybės standartų nustatymą. Tačiau, siekdama didesnio skaidrumo, Taryba nustato išpareigojimą, kad jei nustatomi kokybės standartai, valdžios institucijos privalo įtraukti šiuos standartus į savo konkursų dokumentus ir viešųjų paslaugų sutartis.

2.5. Skaidrumas

Siekdama didesnio skaidrumo, Taryba palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuriame reikalaujama, kad suteikiant išimties teises ir (arba) kompensuojant už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, kompetentingos valdžios institucijos sudarytų viešųjų paslaugų sutartį. Be to, viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo bei jų turinio skaidrumas yra esminis siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo rizikos, visų pirma jei sutartis sudaroma tiesiogiai. Parlamentas kelis kartus pirmojo svarstymo metu pripažino skaidrumo didinimo keleivinio transporto viešųjų paslaugų sektoriuje svarbą.

Siekdama dar didesnio skaidrumo viešojo transporto sektoriuje, Taryba bendrojoje pozicijoje nustato šias priemones, kurios, suteikus galimybę taip pat tiesiogiai sudaryti sutartis, susijusias su visų rūšių sunkiasvoriu geležinkelių transportu, padės išlaikyti pusiausvyrą:

- Valdžioms institucijoms taikomą išpareigojimą suinteresuotai šaliai paprašius persiųsti savo pagrįstus sprendimus, susijusius su tiesiogiai sudaryta viešųjų paslaugų sutartimi. 2006 m. birželio 9 d. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje Čekijos delegacija nurodė, kad nepritaria šiai nuostatai ir į posėdžio protokolą įtraukė II priede pateiktą pareiškimą.
- Valdžioms institucijoms taikomą išpareigojimą tiesiogiai sudaromų geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių atveju per metus nuo sutarties sudarymo paskelbti tam tikrą informaciją.

Taryba, nors ir pritaria Komisijos pasiūlymams dėl viešumo, siekdama pagerinti jų praktinį taikymą ir sumažinti bereikalingą biurokrtiją, numato keletą pakeitimų:

- Reikalaujama, kad institucijos vietoje Komisijos siūlomos išsamios ataskaitos pateiktų suvestinę viešųjų paslaugų sutarčių ataskaitą.
- Institucijos privalo *Oficialiajame leidinyje* bent prieš vienerius metus paskelbti apie viešųjų paslaugų sutarties sudarymą. Šis išpareigojimas netaikomas nedidelės svarbos sutartims.
- Jei keičiasi apie viešųjų paslaugų sutarties sudarymą paskelbta informacija, reikalaujama, kad institucijos paskelbtų ištaisymus.
- Reikalavimas iš anksto paskelbti tokią informaciją netaikomas nepaprastosioms priemonėms.
- Pirminis laikotarpis, per kurį valstybės narės turi pranešti Komisijai informaciją, būtiną sprendžiant, ar skirta kompensacija atitinka reglamento reikalavimus, pratęsiamas nuo dvidešimties dienų, kaip siūlo Komisija, iki trijų mėnesių.

2.6. Pereinamasis laikotarpis

Siekdama institucijoms ir operatoriams suteikti pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos teisinės sistemos, Taryba numato kelis Komisijos siūlomų pereinamojo laikotarpio priemonių pakeitimus. Visų pirma reglamentas įsigalioja po trejų metų nuo jo paskelbimo. Po to praėjus dvylikai metų, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutartys turi būti sudaromos pagal reglamentą. Antra, Komisijos pasiūlyme numatytas skirtingas pereinamojo laikotarpio nuostatas, taikomas viena vertus kelių transportui ir kita vertus geležinkelių transportui, Taryba pakeičia viena bendra pereinamojo laikotarpio priemone. Atsižvelgdama į tai, kad suteikiama galimybė tiesiogiai sudaryti sutartis ir sunkiasvorio geležinkelių transporto atveju, Taryba laikosi nuomonės, kad viešojo geležinkelių transporto srityje numatytas ilgesnis nei viešojo kelių transporto srityje pereinamasis laikotarpis yra nebepateisinamas. Trečia, vietoje dviejų etapų pereinamojo laikotarpio Taryba teikia pirmenybę laipsniškam metodui, leidžiančiam institucijoms tam tikru mastu pačioms spręsti, kaip administruoti perėjimą prie sutarčių sudarymo naujų taisyklių. Per šešis mėnesius nuo pirmosios pereinamojo laikotarpio pusės valstybės narės turi pateikti Komisijai pažangos ataskaitas. Remdamasi šiomis ataskaitomis, Komisija įvertins, ar reikia papildomų priemonių siekiant išvengti trikdžių teikiant viešojo transporto paslaugas.

Prieš reglamento įsigaliojimą sudarytų sutarčių atveju bendrojoje pozicijoje numatoma pereinamojo laikotarpio priemonė, kuri atitinka Parlamento pirmuoju svarstymu pateiktus pasiūlymus. Taryba siekia *pacta sunt servanda* principo laikymosi ir vengimo uždaryti rinkas per ilgą laikotarpį pusiausvyros. Daromas skirtumas tarp:

- sutarčių, sudarytų sąžininga konkurso tvarka, ir sutarčių, sudarytų kitokia tvarka,
- sutarčių, sudarytų iki 2000 m. liepos 26 d. — kai Komisija pateikė savo pirminį pasiūlymą dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų — ir vėliau sudarytų sutarčių.

Visoms keturioms sutarčių kategorijoms Taryba siūlo atskiras nuostatas dėl galiojimo pabaigos. Išimtiniais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutarties nutraukimas turėtų pernelyg didelių teisinių ar ekonominių padarinių, bendrojoje pozicijoje numatomas jos pratęsimas iki galiojimo pabaigos, jeigu tam pritaria Komisija.

Taryba savo bendrojoje pozicijoje palieka Komisijos pasiūlymo nuostatą, kuria numatoma, kad antrojoje pereinamojo laikotarpio pusėje, jeigu operatoriai negali pateikti įrodymų, kad transporto viešųjų paslaugų, už kurias jie gauna kompensaciją arba išimtinės teises, suteiktas laikantis reglamento, vertė sudaro bent pusę visų jų transporto viešųjų paslaugų vertės, institucijos gali jiems neleisti dalyvauti jų organizuojamuose konkursuose. Šią nuostatą Taryba papildė nuostata, kad institucijos negali neleisti dalyvauti konkurse operatoriams, kurie jau teikia paslaugas, dėl kurių turi būti skelbiamas konkursas. Po intensyvių diskusijų Taryba nusprendė nenumatyti nuostatos, leidžiančios institucijoms uždrausti dalyvauti konkurse tiems operatoriams, su kuriais visos arba dalis jų turimų sutarčių buvo sudarytos tiesiogiai. Taryba nemano, kad tokia abipusiškumo nuostata būtų tinkama atsižvelgiant į Teisingumo Teismo praktiką. Teismas nustato griežtas abipusiškumo nuostatų taikymo sąlygas, laikydamas šias nuostatas leistinomis tik laipsniško liberalizavimo procese ir tuo atveju, jei jos yra pereinamojo pobūdžio bei galioja ribotą laiką.

2.7. Kiti svarbūs klausimai

Kiti svarbūs Tarybos bendrojoje pozicijoje numatyti aspektai:

- Taryba vadovaujasi Komisijos pasiūlymu nenustatyti konkrečių subrangos sutarčių sudarymo taisyklių vidaus viešojo transporto sektoriuje. Tačiau Taryba siekia didesnio skaidrumo į bendrąją poziciją įtraukdama reikalavimą, kad konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse turi būti aiškiai nurodyta, ar galima sudaryti subrangos sutartis. Be to, sutartyje, vadovaujantis nacionaline ir Bendrijos teise, turi būti nustatytos sąlygos, taikomos subrangos sutarčių sudarymui.

- Komisija pasiūlė visiškai panaikinti Reglamentą (EEB) Nr. 119/69 ir Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70. Kadangi tam tikros šių dviejų reglamentų nuostatos vis dar naudojamos, Tarybos bendrojoje pozicijoje numatyta laipsniškai panaikinti Reglamentą Nr. 1191/69 ir į naująjį reglamentą dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų įtraukti tam tikras konkrečias Reglamento Nr. 1107/70 nuostatas.
- Savo bendroje pozicijoje Taryba patikslina nuostatą, kad Komisija turi pateikti pranešimą apie keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo Europoje pokyčius, visų pirma numatydama reikalavimą, kad būtų vertinama keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybė ir tiesioginio sutarčių sudarymo padariniai.
- Taryba daro keletą reglamento projekto priedo pakeitimų, siekdama patobulinti kompensacijos, kurią leidžiama skirti tiesiogiai sudaromų sutarčių atveju, skaičiavimą, kad ji būtų lengviau taikyti praktikoje.

IV. IŠVADA

Nepasiekus susitarimo dėl 2000 ir 2002 m. Komisijos pasiūlymų dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų, Tarybai pavyko susitarti dėl bendrosios pozicijos, pagrįstos 2005 m. Komisijos pasiūlymu. Komisija parengė šį patikslintą pasiūlymą atsižvelgdama į jos pirminio 2000 m. pasiūlymo pirmąją svarstymą Parlamente, siekiant suderinti trijų institucijų pozicijas. Kadangi bendrojoje pozicijoje iš esmės remiamasi šiame patikslintame pasiūlyme išdėstytą požiūriu, Taryba laiko ją geru pagrindu antruoju svarstymu surengtoms diskusijoms su Parlamentu.

I PRIEDAS

ŠVEDIJOS, KURIAI PRITARĖ ITALIJA, PAREIŠKIMAS, ĮTRAUKTINAS Į 2006 M. BIRŽELIO 9 D. TARYBOS POSĖDŽIO PROTOKOLĄ**Dėl 9 punkto: Patikslintas pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų**

POLITINIS SUSITARIMAS

Siekiant politinio susitarimo dėl bendrosios pozicijos dėl Reglamento dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, Švedija norėtų pateikti šią poziciją:

1. Kaip 2005 m. gruodžio 5 d. posėdyje susitarė Taryba, šio reglamento pagrindinis tikslas yra kompensacijų už viešųjų paslaugų sutarčių sudarymą teisinio pagrindo nustatymas, o ne rinkos atvėrimas geležinkelių transporto paslaugoms. Todėl šiame reglamente paliekama galimybė tiesiogiai sudaryti sutartis dėl geležinkelių transporto paslaugų.
2. Tarybos sprendimas toliau leisti tiesiogiai sudaryti sutartis dėl keleivinio geležinkelių transporto paslaugų, netrukdo Komisijos naudotis iniciatyvos teise ateityje pateikti pasiūlymus dėl teisės aktų dėl vidaus rinkos atvėrimo keleiviniam geležinkelių transportui, kuriuos apsvarstytų Europos Parlamentas ir Taryba.
3. Visi būsimi pasiūlymai dėl vidaus rinkos atvėrimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms turi būti grindžiami pagrįstu sprendimu, ar šiuo atvėrimu visiems operatoriams turėtų būti suteikta laisva prieiga prie geležinkelių tinklų, ar turėtų būti skelbiamas konkursas viešųjų paslaugų sutartims sudaryti arba išimtinėms teisėms suteikti, arba tiek viena, tiek kita.
4. Kadangi suderintų teisės aktų dėl nacionalinių rinkų atvėrimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms nėra, Švedija laikosi nuomonės, kad valstybės narės pasilieka teisę taikyti abipusiškumu pagrįstas priemones, jei šios priemonės atitinka Bendrijos teisę.

II PRIEDAS

ČEKIJOS RESPUBLIKOS PAREIŠKIMAS, ĮTRAUKTINAS Į 2006 M. BIRŽELIO 9 D. TARYBOS POSĖDŽIO PROTOKOLĄ

Dėl: 9 punkto: Patikslintas pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų

POLITINIS SUSITARIMAS

Čekijos Respublika puikiai suvokia, kad vienas iš pagrindinių pasiūlymo dėl reglamento dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų tikslų — optimalus skaidrumas sudarant viešųjų paslaugų sutartis. Todėl Čekijos Respublika neprieštaruja reikalavimui, kad kompetentinga institucija suinteresuotos šalies prašymu praneštų jai apie savo sprendimą, kuriuo remiantis tiesiogiai sudaroma viešųjų paslaugų sutartis, ir įrodytų, kad ji veikė pagal atitinkamus reglamento straipsnius, įskaitant kompensacijos dydžių nustatymą pagal reglamento priede pateiktas taisykles. Tačiau Čekijos Respublika negali pritarti 7 straipsnio 4 dalies dabartinei formuluotei (dok. 9840/06), kadangi, jos nuomone, ji sumažina teisinį tikrumą visoms su tiesioginiu sutarčių sudarymu susijusioms šalims. Čekijos Respublika visų pirma yra susirūpinusi dėl to, kad nukentėjusioji suinteresuota šalis gali užginčyti atitinkamą pagrįstą sprendimą siekdama tiesiogiai sudarytos sutarties ir savo alternatyvaus pasiūlymo palyginimo. Tam tikrais atvejais tai galėtų sutrukdyti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartį; Čekijos Respublikai tai yra visiškai nepriimtina.

Dėl šios išlygos Čekijos Respublika negali pritarti Taryboje pasiektam politiniam susitarimui dėl šio pasiūlymo ir todėl balsuojant susilaiko.
