

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 70 E

50 tomas

Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

2007 m. kovo 27 d.

Pranešimo Nr.

Turinys

Puslapis

III *Parengiamieji aktai*

Taryba

2007/C 70 E/01

2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija (EB) Nr. 2/2007, priimta pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 251 straipsnyje pateiktą tvarką, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70

1

2007/C 70 E/02

2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija (EB) Nr. 3/2007, priimta pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 251 straipsnyje pateiktą tvarką, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių, panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002⁽¹⁾

21

LT

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

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 SAJUNGOS 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 išsipareigojimus 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 teises 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 keleivinio 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 ilgalaikę sutartį, 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 nekliaud 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 subsidiarumo principo, kompetentingos institucijos gali nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimų 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 konkurse, 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 konkurse, 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⁾ O L L 82, 2001 3 22, p. 16.

⁽²⁾ O L L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB (O L 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 pasaugoms 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 tinkamu veiksmu siekiant išvengti, kad atveriant viešojo transporto rinką nebūtų sutrikdyta pusiausvyrą, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė pereinamojo laikotarpio antroje 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 netaikomos 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⁾. Siekdama 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) Siekdama įvertinti šio reglamento įgyvendinimą ir kelevinio transporto viešųjų paslaugų teikimo Bendrijoje pokyčius, pirmiausia kelevinio 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 kelevinio 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 kelevinio 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 kelevinio 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 kelevinis transportas“ — bendros ekonominės svarbos kelevinio 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 kelevinio 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 kelevinio transporto viešąsias paslaugas, arba viešojo įstaiga, teikianti kelevinio transporto viešąsias paslaugas;
- e) „viešųjų paslaugų įsipareigojimas“ — kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendros ekonominės svarbos viešojo kelevinio 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 kelevinio 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 išimtinę teisę 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 teigiamą ar neigiamą 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 nustatomi 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 nustatomi 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 mokesčius, 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 vykdyt 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 konkurse 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 konkurse 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 išsipareigojimus. Viešųjų paslaugų operatorius turi teisę apskusti sprendimą dėl nurodymo vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų išsipareigojimus. Imantis skubios priemonės sudaromos arba pratęsimos 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 išsipareigojimus, 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:

- kompetentingos institucijos pavadinimas ir adresas;
- sudarytinios sutarties rūšis;
- 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, kompetetinga 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:

- sutartį sudarantį subjektą ir jo nuosavybę;
- viešųjų paslaugų sutarties trukmę;
- keleivinio transporto paslaugų, kurios bus teikiamos, aprašymą;
- finansinės kompensacijos rodiklių aprašymą;
- kokybės tikslus;
- 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 viešuose konkursuose neleisti dalyvauti viešųjų paslaugų operatoriams, kurie negali pateikti įrodymų, kad viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės teises, suteiktas laikantis šio reglamento, vertė sudaro bent pusę visos viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės 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, jokia 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, kuri 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 išsipareigojimų) ⁽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 išsipareigojimų 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 subsidarumo 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 išsipareigojimais, 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 Nahverkehrs-gesellschaft Altmark GmbH* ([2003] rink. I-7747).

Bendrojoje pozicijoje Taryba siekia keletą interesų pusiausvyros: galimybės institucijoms pačioms nuspręsti, kokių 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 įsipareigojimus ar dėl jų sudarydamos sutartis, kompensuoja operatoriams patirtas išlaidas ir (arba) suteikia išimtines teises už viešųjų paslaugų įsipareigojimų 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 įsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, praktikuojantiems ir riboto judrumo asmenims.

2.2. Tiesioginis sutarčių sudarymas

Tarybos nuomone, sistema, suteikianti kompetentingoms 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, papildo 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,
- paaikškinamas 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 finansiskai 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, nurodydama 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 Parlamentas. 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 įsipareigojimą, 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 įsipareigojimą, 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 išimtines teises ir (arba) kompensuojant už viešųjų paslaugų įsipareigojimų 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 įsipareigojimą 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 įsipareigojimą 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 biurokratiją, 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 įsipareigojimas 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 išimtinę teisę, 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 išpareigojimų 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 jį būtų lengviau taikyti praktikoje.

IV. IŠVADA

Nepasiekus susitarimo dėl 2000 ir 2002 m. Komisijos pasiūlymų dėl viešųjų paslaugų išpareigojimų, Tarybai pavyko susitarti dėl bendrosios pozicijos, pagrįstos 2005 m. Komisijos pasiūlymu. Komisija parengė šį patikslintą pasiūlymą atsižvelgdama į jos pirminio 2000 m. pasiūlymo pirmąjį 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 surengtomis 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 veiks 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.

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 3/2007**Tarybos priimta 2006 m. gruodžio 11 d.****siekiant priimti ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2007 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių, panaikinanti Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002**

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/C 70 E/02)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

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

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) Siekiant apsaugoti asmenis ir prekes Europos Sąjungoje, reikia užkirsti kelią neteisėtiems veiksams civiliniuose orlaiviuose nustatant civilinės aviacijos apsaugos bendrąsias taisykles. Šio tikslo turėtų būti siekiama nustatant bendrąsias taisykles ir bendruosius pagrindinius standartus aviacijos saugumo srityje, taip pat jų laikymosi stebėsenos mechanizmus.
- (2) Civilinės aviacijos saugumo sumetimais pageidautina numatyti pagrindą vienodai aiškinti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedą.
- (3) 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles ⁽³⁾, buvo priimtas dėl 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių Jungtinėse Valstijose.
- (4) Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 turinį reikėtų persvarstyti atsižvelgiant į sukaupą patirtį, o patį reglamentą panaikinti ir pakeisti šiuo reglamentu siekiant supaprastinti, suderinti ir aiškiau suformuluoti esamas taisykles bei padidinti saugumo lygius.

(5) Atsižvelgiant į didesnio lankstumo poreikį priimant saugumo priemonės ir procedūras, kad būtų galima tinkamai reaguoti į besikeičiančius rizikos įvertinimus ir sudaryti galimybes naudoti naujas technologijas, šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai principai, ką reikia padaryti siekiant apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų nesileidžiant į techninius ir procedūrinius dalykus, kaip tie reikalavimai turi būti įgyvendinami.

(6) Šis reglamentas turėtų būti taikomas oro uostams, naudojamiems civilinei aviacijai ir esantiems valstybės narės teritorijoje, operatoriams, teikiantiems paslaugas tokiuose oro uostuose, ir subjektams, tiekiantiems prekes ir (arba) teikiantiems paslaugas tokiuose oro uostuose arba per juos.

(7) Nepažeidžiant Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose (1963 m., Tokijas), Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu (1970 m., Haga) ir Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą (1971 m., Monrealis), šiame reglamente taip pat turėtų būti numatytos saugumo priemonės, taikomos Bendrijos oro vežėjų orlaiviuose ar skrydžių metu.

(8) Kiekviena valstybė narė gali nuspręsti, ar orlaiviuose, registruotuose toje valstybėje narėje, ir oro vežėjų, turinčių tos valstybės narės išduotą licenciją, orlaiviuose turėtų būti skrydžio saugumą užtikrinančių pareigūnų.

(9) Skirtingų tipų civilinės aviacijos srityse grėsmės lygis nebūtinai yra vienodas. Nustatant bendrus pagrindinius aviacijos saugumo standartus, reikia atsižvelgti į orlaivio dydį, naudojimo pobūdį ir (arba) skrydžių oro uostuose dažnumą, kad būtų galima leisti taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas.

(10) Valstybėms narėms taip pat turėtų būti leidžiama, remiantis rizikos įvertinimu, taikyti griežtesnes priemones nei nustatyta šiame reglamente.

⁽¹⁾ OL C 185, 2006 8 8, p. 17.

⁽²⁾ 2006 m. birželio 15 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija ir ... Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽³⁾ OL L 355, 2002 12 30, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 849/2004 (OL L 158, 2004 4 30, p. 1).

- (11) Vykdamas skrydžius iš valstybės narės oro uosto į tam tikrą trečiąją šalį ar per ją, trečiosios šalys gali reikalauti taikyti priemones, kurios skiriasi nuo nurodytų šiame reglamente. Tačiau, nepažeidžiant jokių dvišalių susitarimų, kurių Šalis yra Bendrija, Komisijai turėtų būti sudaryta galimybė išnagrinėti priemones, kurių reikalauja trečioji šalis.
- (12) Nors kiekvienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu gali rūpintis dvi ar daugiau institucijų, kiekviena valstybė narė turėtų paskirti vieną instituciją, atsakingą už bendrų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.
- (13) Siekiant apibrėžti atsakomybę už bendrų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimą ir nustatyti, kokias priemones šiuo tikslu turi taikyti operatoriai ir kiti subjektai, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą. Be to, kiekvienas oro uosto operatorius, oro vežėjas ir kitas subjektas, įgyvendinantis aviacijos saugumo standartus, turėtų parengti, taikyti ir prižiūrėti saugumo programą, kad būtų laikomasi tiek šio reglamento, tiek bet kokios taikomos nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos.
- (14) Kad galėtų stebėti, kaip laikomasi šio reglamento ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo kokybės tikrinimo programą ir užtikrinti jos įgyvendinimą.
- (15) Kad galėtų stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, ir teikti rekomendacijas, kaip padidinti aviacijos saugumą, Komisija turėtų atlikti patikrinimus, taip pat patikrinimus iš anksto neįsėjus.
- (16) Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės bei tvarka ir kuriuose yra neskelbtinos saugumo informacijos, taip pat Komisijos patikrinimų ataskaitos ir atitinkamų valdžios institucijų atsakymai turėtų būti laikomi „ES išlaptinta informacija“, kaip apibrėžta 2001 m. lapkričio 29 d. Komisijos sprendime 2001/844/EB, EAPB, Euratomas, iš dalies keičiančiame jos darbo Tvarcos Taisyklės ⁽¹⁾. Tie dokumentai neturėtų būti skelbiami; juos galima pateikti tik teisėtai suinteresuotiems operatoriams ir subjektams.
- (17) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos laikantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽²⁾.
- (18) Konkrečiai Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti sąlygas, kuriomis turėtų būti patvirtintos 4 straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytos priemonės. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies keisti neesminius šio reglamento elementus ar jį papildyti, jos turėtų būti priimamos taikant reguliavimo procedūrą su tikrinimu, numatytą Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje.
- (19) Siekiama taikyti „vienkartinį patikrinimą“ visiems skrydžiams Europos Sąjungoje.
- (20) Šis reglamentas nepažeidžia aviacijos saugos taisyklių, įskaitant su pavojingų krovinių vežimu susijusias taisykles, taikymo.
- (21) Valstybės narės turėtų nustatyti sankcijas, taikytinas už šio reglamento nuostatų pažeidimus. Šios civilinio arba administracinio pobūdžio numatytos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.
- (22) Ministrų pareiškimas dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime, pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone padarytą bendrą deklaraciją dėl Gibraltaro oro uosto, o visiškai jos laikymasis bus laikomas 1987 m. deklaracijos laikymusi.
- (23) Kadangi šio reglamento tikslų, būtent apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų ir numatyti Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo vienodą aiškinimo pagrindą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomos civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų bendrosios taisyklės.

⁽¹⁾ OL L 317, 2001 12 3, p. 1. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/548/EB, Euratomas (OL L 215, 2006 8 5, p. 38).

⁽²⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

Juo taip pat nustatomas Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo vienodo aiškinimo pagrindas.

2. Priemonės 1 dalyje nurodytiems tikslams pasiekti yra šios:

- a) bendrųjų aviacijos saugumo taisyklių ir standartų nustatymas;
- b) jų laikymosi stebėsenos mechanizmai.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

- a) visiems oro uostams arba oro uostų dalims, esantiems valstybės narės teritorijoje ir nenaudojamiems išimtinai kariams tikslams;
- b) visiems operatoriams, įskaitant oro vežėjus, teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose;
- c) visiems subjektams, taikantiems aviacijos saugumo standartus ir dirbantiems oro uosto patalpose ar už jų ribų ir tiekiantiems prekes ir (arba) teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose arba per juos.

2. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia tam tikrų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių nuostatų, susijusių su ginču dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra tas oro uostas.

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

- 1) „civilinė aviacija“ — bet kokia oro susisiekimo veikla, kurią vykdo civiliniai orlaiviai, išskyrus valstybės orlaivių vykdomą oro susisiekimą, kaip nurodyta Čikagoje pasirašytos Konvencijos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 straipsnyje;
- 2) „aviacijos saugumas“ — priemonių ir žmogiškųjų bei materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų;
- 3) „operatorius“ — asmuo, organizacija ar įmonė, užsiimanti ar besisiūlanti užsiimti oro susisiekimo veikla;
- 4) „oro vežėjas“ — oro susisiekimo įmonė, turinti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti arba jos atitikmenį;
- 5) „Bendrųjų oro vežėjas“ — oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ O L L 240, 1992 8 24, p. 1.

- 6) „subjektas“ — asmuo, organizacija ar įmonė, išskyrus operatorių;
- 7) „draudžiami daiktai“ — ginklai, sprogmenys ar kiti pavojingi prietaisai, daiktai ar medžiagos, kuriuos galima panaudoti neteisėtiems veiksams atlikti;
- 8) „patikrinimas“ — techninių ar kitų priemonių, skirtų atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, naudojimas;
- 9) „saugumo kontrolė“ — priemonių, kuriomis galima užkirsti kelią draudžiamiems daiktams patekti į orlaivį, naudojimas;
- 10) „patekimo kontrolė“ — priemonių, kuriomis gali būti užtikrinama, kad nebūtų įleidžiami pašaliniai asmenys ir (arba) transporto priemonės, naudojimas;
- 11) „kontroliuojamoji zona“ — oro uosto judėjimo laukas, gretimos teritorijos ir pastatai ar jų dalys, patekimas į kuriuos yra ribojamas;
- 12) „nekontroliuojamoji zona“ — oro uosto dalys, gretima teritorija ir pastatai ar jų dalys, kurie nepriklauso oro uosto kontroliuojamajai zonai;
- 13) „riboto patekimo zona“ — oro uosto kontroliuojamosios zonos dalys, į kurias ne tik ribojamas patekimas, bet ir taikomi kiti aviacijos saugumo standartai;
- 14) „specialiais ženklais atskirta zona“ — zona, taikant patekimo kontrolę atskirta nuo riboto patekimo zonos arba nuo kitų oro uosto riboto patekimo zonų, jei specialiais ženklais atskirta zona yra kartu ir riboto patekimo zona;
- 15) „asmens patikrinimas“ — užregistruotas asmens tapatybės patikrinimas, įskaitant galimos kriminalinės praeities patikrinimą, sprendžiant, ar galima leisti asmeniui be priežiūros patekti į riboto patekimo zonas;
- 16) „su persėdimu vykstantys keleiviai, perkraunamas bagažas, kroviniai ar paštas“ — keleiviai, bagažas, kroviniai ar paštas, išvykstantys ne tuo orlaiviu, kuriuo atvyko;
- 17) „tranzitu vykstantys keleiviai, vežamas bagažas, kroviniai ar paštas“ — keleiviai, bagažas, kroviniai ar paštas, išvykstantys tuo pačiu orlaiviu, kuriuo jie atvyko;
- 18) „potencialiai pavojingi keleiviai“ — deportuoti asmenys, keleiviai, laikomi nepageidautiniais dėl su imigracija susijusių priežasčių, arba teisėtai įkalinti asmenys;
- 19) „rankinis bagažas“ — bagažas, skirtas vežti orlaivio salone;
- 20) „bagažo skyriuje vežamas bagažas“ — bagažas, skirtas vežti orlaivio bagažo skyriuje;
- 21) „bagažo skyriuje vežamas orlaiviu vykstančių keleivių bagažas“ — registruotas tuo pačiu skrydžiu vykstančio keleivio bagažas, priimtas vežti orlaivio bagažo skyriuje;

- 22) „oro vežėjo paštas“ — paštas, kurio siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas;
- 23) „oro vežėjo medžiagos“ — medžiagos, kurių siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas arba kurias naudoja oro vežėjas;
- 24) „paštas“ — korespondencijos siuntos ir kiti daiktai, išskyrus oro vežėjo pašta, perduoti pašto tarnybų ir skirti pristatyti pašto tarnyboms pagal Pasaulinės pašto sąjungos taisykles;
- 25) „kroviny“ — bet koks turtas, išskyrus bagažą, pašta, oro vežėjo pašta, oro vežėjo medžiagas ir orlaivio atsargas, skirtas vežti orlaiviu;
- 26) „reguliuojamas subjektas“ — oro vežėjas, atstovas, ekspeditorius ar kitas subjektas, užtikrinantis krovinio arba pašto saugumo kontrolę;
- 27) „žinomas siuntėjas“ — siuntėjas, kuris siunčia krovinių arba pašta savo sąskaita ir kurio taikomos procedūros atitinka pakankamas bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, dėl kurių krovinių ar pašta galima vežti bet kokiu orlaiviu;
- 28) „patikimas siuntėjas“ — siuntėjas, kuris siunčia krovinių arba pašta savo sąskaita ir kurio taikomos procedūros atitinka pakankamas bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, dėl kurių tokį krovinių galima vežti tik kroviniams skirtu orlaiviu ar tokį pašta galima vežti tik paštui skirtu orlaiviu;
- 29) „orlaivio saugumo patikrinimas“ — orlaivio vidaus dalių, į kurias galėjo patekti keleiviai, bei bagažo skyriaus patikrinimas, siekiant aptikti draudžiamus daiktus arba nustatyti neteisėtą veiklą orlaivyje;
- 30) „orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimas“ — orlaivio vidaus ir prieinamų išorės dalių išsamus patikrinimas, siekiant aptikti orlaivyje draudžiamus daiktus ir nustatyti neteisėtą veiklą orlaivyje;
- 31) „skrydžio saugumą užtikrinantis pareigūnas“ — valstybės įdarbintas asmuo, keliaujantis oro vežėjo, kuriam valstybė narė yra išdavusi licenciją, orlaiviu tam, kad apsaugotų tą orlaivį ir jame esančius asmenis nuo neteisėtos veiklos.
- a) patikrinimo, patekimo kontrolės ir kitokios saugumo kontrolės metodus;
- b) orlaivio saugumo patikrinimo ir orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimo metodus;
- c) draudžiamus daiktus;
- d) įrangos efektyvumo kriterijus ir priėmimo bandymus;
- e) personalo įdarbinimo ir mokymo reikalavimus;
- f) riboto patekimo zonų svarbiausių vietų sąvokos apibrėžimą;
- g) reguliuojamųjų subjektų, žinomų siuntėjų ir patikimų siuntėjų išipareigojimus ir patvirtinimo tvarką;
- h) asmenų, prekių ir orlaivių kategorijas, kurioms dėl objektyvių priežasčių reikia taikyti specialias saugumo procedūras arba kuriuos reikia atleisti nuo patikrinimo, patekimo kontrolės ar kitų saugumo kontrolės procedūrų.
3. Komisija, iš dalies keisdama šį reglamentą priimdama sprendimą laikantis 15 straipsnio 3 dalyje numatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu, nustato kriterijus, pagal kuriuos valstybės narės gali nukrypti nuo 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų nuostatų ir, remdamosi vietinės rizikos įvertinimu, patvirtinti alternatyvias saugumo priemones, kurios užtikrintų tinkamą apsaugos lygį. Tokios alternatyvios priemonės pateisinamos priežastimis, susijusiomis su orlaivio dydžiu arba su skrydžių ar kitos atitinkamos veiklos pobūdžiu, apimtimi ir dažnumu.
- Dėl neišvengiamų skubos priežasčių Komisija gali taikyti 15 straipsnio 4 dalyje numatytą skubos procedūrą.
- Valstybės narės informuoja Komisiją apie tas priemones.
4. Valstybės narės užtikrina 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą savo teritorijoje. Jei valstybė narė turi priežasčių įtarti, kad dėl saugumo pažeidimo kilo pavojus aviacijos saugumo lygiui, ji užtikrina, kad būtų skubiai imtasi tinkamų veiksmų pažeidimui pašalinti ir tolesniam civilinės aviacijos saugumui užtikrinti.

4 straipsnis

Bendrieji pagrindiniai standartai

1. Taikytini bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų standartai yra nustatyti priede.
2. Išsamios 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo priemonės nustatomos 15 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

Šios priemonės visų pirma apima:

5 straipsnis

Valstybių narių taikomos griežtesnės priemonės

1. Valstybės narės gali taikyti griežtesnes priemones nei 4 straipsnyje nurodyti bendrieji pagrindiniai standartai. Griežtesnes priemones jos taiko remdamosi rizikos įvertinimu ir laikydamosi Bendrijos teisės. Priemonės turi būti aktualios, objektyvios, nediskriminuojančios ir proporcingos susijusiai rizikai.

2. Pradėjusios jas taikyti valstybės narės kuo greičiau informuoja Komisiją apie tokias priemones. Gavusi tokią informaciją, Komisija ją perduoda kitoms valstybėms narėms.

3. Valstybės narės neprivalo informuoti Komisijos, jeigu atitinkamos priemonės taikomos tik konkrečiam skrydžiui tam tikrą dieną.

6 straipsnis

Trečiųjų šalių reikalaujamos saugumo priemonės

1. Nepažeisdama jokių dvišalių susitarimų, kurių Šalis yra Bendrija, valstybė narė praneša Komisijai apie trečiosios šalies reikalaujamas saugumo priemones, susijusias su skrydžiais iš valstybės narės oro uosto į trečiąją šalį arba per ją, jei tos priemonės skiriasi nuo 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų.

2. Atitinkamos valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija tikrina, kaip taikomos priemonės, apie kurias pranešta pagal 1 dalį, ir 15 straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka gali parengti atitinkamai trečiajai šaliai tinkamą atsakymą.

3. 1 ir 2 dalys netaikomos, jeigu:

- a) atitinkama valstybė narė taiko atitinkamas priemones pagal 5 straipsnį arba
- b) trečiosios šalies reikalavimas susijęs tik su konkrečiu skrydžiu tam tikrą dieną.

7 straipsnis

Atitinkama institucija

Tuo atveju, kai vienoje valstybėje narėje civilinės aviacijos saugumu rūpinasi dvi ar daugiau institucijos, ta valstybė narė paskiria vieną instituciją (toliau — atitinkama institucija), atsakingą už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

8 straipsnis

Nacionalinė civilinės aviacijos saugumo programa

1. Kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą.

Toje programoje apibrėžiama atsakomybė už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą ir aprašomos priemonės, kurias tuo tikslu turi taikyti operatoriai ir subjektai.

2. Atitinkama institucija pagal principą „būtina žinoti“ raštu pateikia, jos manymu, teisėtai suinteresuotiems operatoriams ir subjektams atitinkamas nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos dalis.

9 straipsnis

Nacionalinė kokybės kontrolės programa

1. Kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę kokybės kontrolės programą.

Toje programoje sudaro valstybei narei galimybę tikrinti civilinės aviacijos saugumo kokybę, siekiant stebėti, kaip laikomasi šio reglamento ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos.

2. Nacionalinės kokybės kontrolės programos specifikacijos patvirtinamos iš dalies keičiant šį reglamentą, papildant jį priedu, laikantis 15 straipsnio 3 dalyje numatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

Dėl neišvengiamų skubos prižasčių Komisija gali taikyti 15 straipsnio 4 dalyje numatytą skubos procedūrą.

Programa užtikrina galimybę greitai aptikti trūkumus ir juos pašalinti. Joje taip pat numatoma, kad visus atitinkamos valstybės narės teritorijoje esančius oro uostus, operatorius ir subjektus, atsakingus už aviacijos saugumo standartų įgyvendinimą, nuolat tiesiogiai stebi įgaliota atitinkama institucija arba tokia stebėseną vykdoma jai prižiūrint.

10 straipsnis

Oro uosto saugumo programa

1. Kiekvienas oro uosto operatorius parengia, taiko ir prižiūri oro uosto saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis oro uosto operatorius, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, kurioje yra oro uostas, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

Programa apima vidaus kokybės kontrolės nuostatas, kuriose aprašoma, kaip oro uosto operatorius stebi šių metodų ir procedūrų laikymąsi.

2. Oro uosto saugumo programa pateikiama atitinkamai institucijai, kuri prirėikus gali imtis tolesnių veiksmų.

11 straipsnis

Oro vežėjo saugumo programa

1. Kiekvienas oro vežėjas parengia, taiko ir prižiūri oro vežėjo saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis oro vežėjas, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, iš kurios jis teikia paslaugas, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

Programa apima vidaus kokybės kontrolės nuostatas, kuriose aprašoma, kaip oro vežėjas stebi šių metodų ir procedūrų laikymąsi.

2. Gavus prašymą, oro vežėjo saugumo programa pateikiama atitinkamai institucijai, kuri prireikus gali imtis tolesnių veiksmų.

3. Jei Bendrijos oro vežėjo saugumo programą yra patvirtinusi licenciją oro susisiekimui vykdyti išdavusios valstybės narės atitinkama institucija, visos kitos valstybės narės pripažįsta, kad oro vežėjas įvykdė 1 dalies reikalavimus. Tai nepažeidžia valstybės narės teisės prašyti bet kurio oro vežėjo pateikti išsamią informaciją apie tai, kaip jis įgyvendina:

- a) pagal 5 straipsnį tos valstybės narės taikomos saugumo priemonės ir (arba)
- b) vietos procedūras, taikomas oro uostuose, į kuriuos vykdomi skrydžiai.

12 straipsnis

Subjekto saugumo programa

1. Kiekvienas subjektas, kuris pagal 8 straipsnyje nurodytą nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą privalo taikyti aviacijos saugumo standartus, parengia, taiko ir prižiūri subjekto saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis subjektas, kad valstybėje narėje vykdoma veikla atitiktų tos valstybės narės nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

Programa apima vidaus kokybės kontrolės nuostatas, kuriose aprašoma, kaip subjektas stebi šių metodų ir procedūrų laikymąsi.

2. Gavus prašymą, programa pateikiama atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai, kuri prireikus gali imtis tolesnių veiksmų.

13 straipsnis

Komisijos patikrinimai

1. Stebėdama, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, ir prireikus, kad galėtų teikti aviacijos saugumo tobulinimo reko-

mendacijas, Komisija, bendradarbiaudama su atitinkamos valstybės narės atitinkama institucija, atlieka patikrinimus, įskaitant oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus. Šiuo tikslu atitinkama institucija raštu informuoja Komisiją apie visus jos teritorijoje esančius civilinei aviacijai naudojamus oro uostus, išskyrus tuos, kuriems taikoma 4 straipsnio 3 dalis.

Komisijos atliekamų patikrinimų procedūros patvirtinamos 15 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

2. Apie Komisijos atliekamus oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus iš anksto nepranešama. Komisija prieš patikrinimą pakankamai iš anksto informuoja apie jį atitinkamą valstybę narę.

3. Visos Komisijos patikrinimo ataskaitos perduodamos atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai, kuri atsakymu nurodo priemones, kurių buvo imtasi nustatytiems trūkumams pašalinti.

Po to ataskaita, kartu su atitinkamos institucijos atsakymu, pateikiama kitų valstybių narių atitinkamoms institucijoms.

14 straipsnis

Informacijos platinimas

Sprendimo 2001/844/EB, EAPB, Euratomas tikslais toliau nurodyti dokumentai laikomi ES išlaptintais dokumentais ir nėra viešai skelbiami:

- a) 4 straipsnio 2 dalyje, 4 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 1 dalyje ir 6 straipsnio 1 dalyje nurodytos priemonės ir procedūros, jei jose yra neskelbtinos saugumo informacijos;
- b) 13 straipsnio 3 dalyje nurodytos Komisijos patikrinimų ataskaitos ir atitinkamų institucijų atsakymai.

15 straipsnis

Komiteto procedūra

- 1. Komisijai padeda Komitetas.
- 2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra vienas mėnuo.

- 3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1-4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

4. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1, 2 bei 6 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

16 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių jų įgyvendinimui užtikrinti. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

...

17 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 panaikinamas.

18 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo ... (*), išskyrus 4 straipsnio 2 dalį, 4 straipsnio 3 dalį, 9 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 1 dalį ir 15 straipsnį, kurie taikomi nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Tarybos vardu

Pirmininkas

...

(*) Dveji metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

PRIEDAS

BENDRIEJI PAGRINDINIAI STANDARTAI (4 STRAIPSNIS)

1. ORO UOSTO SAUGUMAS

1.1. Oro uosto planavimo reikalavimai

1. Projektuojant ir statant naujas oro uostų patalpas ar keičiant esamas, visapusiškai atsižvelgiama į šiame priede išdėstytus bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo reikalavimus ir jų įgyvendinimo aktus.
2. Oro uostuose nustatomos tokios zonos:
 - a) nekontroliuojamoji zona;
 - b) kontroliuojamoji zona;
 - c) riboto patekimo zonos ir
 - d) riboto patekimo zonų svarbiausios dalys.

1.2. Patekimo kontrolė

1. Patekimas į oro uosto kontroliuojamąją zoną yra ribojamas, kad į šią zoną nepatektų pašaliniai asmenys ir transporto priemonės.
2. Patekimas į riboto patekimo zonas yra kontroliuojamas siekiant užtikrinti, kad į šias zonas nepatektų pašaliniai asmenys ir transporto priemonės.
3. Asmenys ir transporto priemonės į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zonas įleidžiami tik tuo atveju, jei jie atitinka privalomus saugumo reikalavimus.
4. Prieš išduodant asmenims, įskaitant skrydžio įgulos narius, įgulos nario pažymėjimą arba oro uosto darbuotojo pažymėjimą, suteikiantį jiems teisę be priežiūros patekti į riboto patekimo zonas, turi būti sėkmingai atliktas jų asmens patikrinimas.

1.3. Asmenų, išskyrus keleivius, ir jų vežamų daiktų patikrinimas

1. Kad į riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, į jas einantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai nuolat pasirinktinai tikrinami.
2. Kad į riboto patekimo zonų svarbiausias dalis nepatektų draudžiami daiktai, tikrinami visi į tokias zonas įeinantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai.

1.4. Transporto priemonių tikrinimas

Kad į riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, tikrinamos į tokias zonas įvažiuojančios transporto priemonės.

1.5. Stebėjimas, patruliavimas ir kita fizinė kontrolė

Siekiant pastebėti įtartinais asmenų elgesį, nustatyti silpnąsias vietas, kuriomis gali būti pasinaudota neteisėtiems veiksams atlikti, ir sulaukyti asmenis nuo tokių veiksmų atlikimo, oro uostai ir pririekus gretimos zonos stebimos, jose patruliuojama ir taikomi kiti fizinės kontrolės būdai.

2. SPECIALIAIS ŽENKLAIS ATSKIRTOS ORO UOSTO ZONOS

Specialiais ženklais atskirtose oro uosto zonose statomi orlaiviai, kuriems taikomos 4 straipsnio 3 dalyje nurodytos alternatyvios priemonės, atskiriami nuo orlaivių, kuriems taikomi visi bendrieji pagrindiniai standartai, kad nebūtų pažeisti orlaiviams, jų keleiviams, bagažui, kroviniams ir paštui taikomi saugumo standartai.

3. ORLAIVIO SAUGUMAS

1. Prieš išvykimą atliekamas orlaivio saugumo patikrinimas ar orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimas siekiant įsitikinti, kad orlaivyje nėra draudžiamų daiktų. Tranzitu vykstančiam orlaiviui gali būti taikomos kitos atitinkamos priemonės.
2. Nuo neteisėtų veiksmų turi būti apsaugotas kiekvienas orlaivis.

4. KELEIVIAI IR RANKINIS BAGAŽAS

4.1. Keleivių ir rankinio bagažo patikrinimas

1. Kad į riboto patekimo zonas ir orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, visi išvykstantys, su persėdimu vykstantys ir tranzitu vykstantys keleiviai bei jų rankinis bagažas yra tikrinami.
2. Su persėdimu vykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, jei:
 - a) jie atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendrošius pagrindinius standartus arba
 - b) jie atvyksta iš trečiosios šalies, kurioje taikomi saugumo standartai pripažįstami lygiaverčiais bendriesiems pagrindiniams standartams taikant 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką.
3. Tranzitu vykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, jei:
 - a) jie lieka orlaivyje arba
 - b) jie yra atskirti nuo patikrintų išvykstančių keleivių, išskyrus tuos, kurie laipinami į tą patį orlaivį, arba
 - c) jie atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendrošius pagrindinius standartus, arba
 - d) jie atvyksta iš trečiosios šalies, kurioje taikomi saugumo standartai pripažįstami lygiaverčiais bendriesiems pagrindiniams standartams taikant 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką.

4.2. Keleivių ir rankinio bagažo apsauga

1. Keleiviai ir jų rankinis bagažas saugomi nuo neteisėtų veiksmų nuo to momento, kai jie patikrinami, iki orlaivio, kuriuo jie skrenda, išvykimo.
2. Patikrinti išvykstantys keleiviai yra atskiriami nuo atvykstančių keleivių, išskyrus atvejus, kai:
 - a) keleiviai atvyksta iš valstybės narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad tie atvykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendrošius pagrindinius standartus, arba
 - b) keleiviai atvyksta iš trečiosios šalies, kurioje taikomi saugumo standartai pripažįstami lygiaverčiais bendriesiems pagrindiniams standartams taikant 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką.

4.3. Potencialiai pavojingi keleiviai

Dėl potencialiai pavojingų keleivių prieš išvykimą turi būti imamasi atitinkamų saugumo priemonių.

5. BAGAŽO SKYRIUJE VEŽAMAS BAGAŽAS

5.1. Bagažo skyriuje vežamo bagažo patikrinimas

1. Kad į riboto patekimo zonas ir į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, visas bagažo skyriuje vežamas bagažas prieš pakraunant į orlaivį patikrinamas.
2. Su persėdimu vykstančių keleivių bagažas, vežamas bagažo skyriuje, gali būti netikrinamas, jei:
 - a) jis atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad šis bagažo skyriuje vežamas bagažas negali būti laikomas patikrintu pagal bendrošius pagrindinius standartus, arba
 - b) jis atvyksta iš trečiosios šalies, kurioje taikomi saugumo standartai pripažįstami lygiaverčiais bendriesiems pagrindiniams standartams taikant 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką.
3. Tranzitinis bagažo skyriuje vežamas bagažas gali būti netikrinamas, jei jis lieka orlaivyje.

5.2. Bagažo skyriuje vežamo bagažo apsauga

Orlaivio bagažo skyriuje vežti skirtas bagažas saugomas nuo neteisėtų veiksmų nuo momento, kai jis patikrinamas arba perduodamas oro vežėjui, atsižvelgiant į tai, kuris veiksmas atliekamas anksčiau, iki orlaivio, kuriuo bagažas vežamas, išvykimo.

5.3. Informacijos apie keleivius ir jų bagažą susiejimas

1. Kiekvienas bagažo skyriuje vežamo bagažo vienetas priskiriamas orlaiviu vykstančių arba nevykstančių keleivių bagažui.
2. Bagažo skyriuje skirtas vežti orlaiviu nevykstančių keleivių bagažas nevežamas, išskyrus atvejus, kai tas bagažas buvo atskirtas dėl aplinkybių, kurios nepriklauso nuo keleivio valios, arba turi būti atliekama to bagažo papildoma saugumo kontrolė.

6. KROVINIAI IR PAŠTAS

6.1. Krovinių ir pašto saugumo kontrolė

1. Visiems kroviniams ir paštui, prieš pakraunant juos į orlaivį, taikomos saugumo kontrolės procedūros. Oro vežėjas priima krovinį ar paštą į orlaivį tik tuomet, kai jis pats atliko tokią kontrolę arba kai jos atlikimą patvirtino ir už ją atsiskaitė reguliuojamas subjektas, žinomas siuntėjas arba patikimas siuntėjas.
2. Gali būti atliekama alternatyvi į kitą orlaivį perkeliama krovinių ir pašto saugumo kontrolė, kaip turi būti nurodyta įgyvendinimo akte.
3. Tranzitiniai kroviniai ir tranzitinis paštas gali būti netikrinami, jei jie lieka orlaivyje.

6.2. Krovinių ir pašto apsauga

1. Orlaiviu vežami kroviniai ir paštas saugomi nuo neteisėtų veiksmų nuo saugumo kontrolės atlikimo momento iki orlaivio, kuriuo jie vežami, išvykimo.
2. Kroviniai ir paštas, kurie atlikus saugumo kontrolę nebuvo tinkamai saugomi nuo neteisėtų veiksmų, turi būti tikrinami.

7. ORO VEŽĖJO PAŠTAS IR MEDŽIAGOS

Kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, atliekama oro vežėjo pašto ir medžiagų saugumo kontrolė ir po to užtikrinama apsauga iki pakrovimo į orlaivį.

8. ORLAIVIO ATSARGOS

Kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, atliekama orlaivio atsargų, įskaitant maisto produktus, kuriuos ketinama laikyti ar naudoti orlaivyje skrydžio metu, saugumo kontrolė ir po to jos saugomos iki jų pakrovimo į orlaivį.

9. ORO UOSTO ATSARGOS

Kad į oro uostų riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, atliekama atsargų, skirtų parduoti ar naudoti šiose zonose, įskaitant neapmuitinamų prekių parduotuvėms ir maitinimo įstaigoms tiekiamas prekes, saugumo kontrolė.

10. SKRYDŽIO METU TAIKOMOS SAUGUMO PRIEMONĖS

1. Nepažeidžiant taikomų aviacijos saugos taisyklių
 - a) skrydžio metu pašaliniais asmenimis draudžiama įeiti į skrydžių įgulos patalpas;
 - b) potencialiai pavojingiems keleiviams skrydžio metu turi būti taikomos atitinkamos saugumo priemonės.
2. Kad būtų išvengta neteisėtų veiksmų skrydžio metu, imamasi tinkamų saugumo priemonių, pavyzdžiui, skrydžio įgulos ir orlaivio palydovų mokymo.
3. Orlaivio salone ar skrydžių įgulos patalpose draudžiama turėti ginklus, išskyrus atvejus, kai yra gautas suinteresuotų valstybių pagal jų atitinkamus nacionalinius įstatymus suteiktas leidimas.
4. 3 punktas taip pat taikomas skrydžių saugumą užtikrinantiems pareigūnams, jei jie turi ginklų.

11. PERSONALO ĮDARBINIMAS IR MOKYMAS

1. Įdarbinant, mokant ir prireikus atestuojant asmenis, kurie atlieka patikrinimus, patekimo kontrolę ar kitokią saugumo kontrolę arba kurie yra už tai atsakingi, užtikrinama, kad jie būtų tinkami tarnybai ir kompetentingi atlikti jiems patikimas pareigas.
2. Prieš išduodant oro uosto darbuotojų pažymėjimus ar skrydžio įgulos nario pažymėjimus, asmenys, išskyrus keleivius, kuriems reikia patekti į riboto patekimo zonas, baigia saugumo mokymus.
3. Rengiami įvadiniai ir nuolatiniam žinių atnaujinimui skirti 1 ir 2 punkte minimi mokymai.
4. 1 ir 2 punktuose minimų asmenų mokyme dalyvaujantys instruktoriai turi turėti būtiną kvalifikaciją.

12. SAUGUMO ĮRANGA

Patikrinimams, patekimo kontrolei ir kitai saugumo kontrolei naudojama įranga turi būti tinkama atitinkamai saugumo kontrolei atlikti.

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

2005 m. rugsėjo mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl Tarybos reglamento, pakeičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2320/2002, nustatantį civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles⁽¹⁾. Tas reglamentas, parengtas ir priimtas reaguojant į 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktus Jungtinėse Valstijose, galioja nuo 2003 m. sausio mėn. Manoma, kad būtina pakeisti Reglamentą Nr. 2320/2002 nauju tekstu, nes jį taikant kilo daug įgyvendinimo problemų.

2006 m. birželio 15 d. Europos Parlamentas pirmuoju svarstymu priėmė nuomonę, kurioje pateikiami 85 pakeitimai.

Taryba atidžiai išnagrinėjo galimybę pasiekti susitarimą su Europos Parlamentu dėl reglamento projekto teksto pirmuoju svarstymu. Tačiau neformalių susitikimų su Europos Parlamento atstovais metu paaiškėjo, kad norint parengti visoms šalims priimtina tekstą, reikėtų atidžiau išnagrinėti saugumo priemonių finansavimo klausimą. Todėl Taryba nusprendė, kiek įmanoma labiau atsižvelgdama į Europos Parlamento pirmajame svarstyme pateiktus pakeitimus, priimti bendrąją poziciją ir susitarimo su Europos Parlamentu siekti vėliau.

Teisininkams-lingvistams peržiūrėjus visą tekstą, 2006 m. gruodžio 11 d. Taryba priėmė bendrąją poziciją. Patvirtinama šią poziciją, Taryba nuodugniai susipažino su pirmojo svarstymo metu pareikšta Europos Parlamento nuomone, ir pritarė 46 pakeitimams.

Taryba taip pat atsižvelgė į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę.

II. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

Taryba galėjo pritarti pagrindiniams Komisijos pasiūlymo aspektams. Tačiau Taryba nusprendė pakeisti kai kurių punktų tekstą, dažniausiai siekdama, kad jis būtų aiškesnis, paprastesnis ir lengviau suprantamas.

Žymiausius Komisijos pasiūlymo pakeitimus Taryba padarė šiose dviejose toliau nurodytose srityse:

Pirma, atsižvelgdama į komitologijos procedūrą, Taryba atsižvelgė į naujas taisykles, kurias Taryba patvirtino 2006 m. liepos mėn.⁽²⁾. Šiomis naujomis taisyklėmis įvesta Europos Parlamentui didesnius įgaliojimus suteikianti nauja reguliavimo procedūra su tikrinimu yra numatyta reglamento projekto 4 straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 2 dalyje. 4 straipsnio 3 dalis yra susijusi su kriterijais, pagal kuriuos valstybės narės gali nukrypti nuo bendrųjų standartų taikymo mažiems oro uostams ar mažiems orlaiviams. 9 straipsnio 2 dalyje nustatomi standartai, taikomi valstybių narių nacionalinėms kokybės programoms.

Antra, 5 straipsnio 2 dalyje nustatytas leidimas valstybėms narėms taikyti griežtesnes nacionalines priemones, nei nustatytos šiame reglamente. Atsižvelgiant į sprendžiamų klausimų svarbą, įvairių grėsmių saugumui rimtumą ir sparčiai besikeičiančias su šiomis grėsmėmis susijusias aplinkybes, Taryba laikosi pozicijos, kad valstybės narės turėtų turėti pakankamai erdvės veiksams, kad galėtų įvesti jų nuomone būtinas papildomas ar specialias priemones. Tarybos manymu tokioms priemonėms nereikia specialaus pateisinimo Bendrijos lygiu.

Atsižvelgdama į Europos Parlamento pasiūlytus pakeitimus, Taryba galėjo visiškai ar iš dalies pritarti šiems 46 pakeitimams:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 ir 84.

Tačiau daugeliui kitų pakeitimų Taryba pritarti negalėjo. Svarbiausi iš tokių pakeitimų yra 3, 35, 43 ir 44 pakeitimai dėl saugumo tvarkos pagal reglamentą finansavimo. Taryba laikosi nuomonės, kad netikslinga į tokį techninį reglamentą kaip šis įtraukti reikalavimus ar pareigas dėl finansavimo. Laikantis subsidiarumo principo, tokie klausimai turėtų būti sprendžiami nacionaliniu lygiu.

⁽¹⁾ OL L 355, 2002 12 30, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 849/2004 (OL L 158, 2004 4 30, p. 1).

⁽²⁾ OLL 200, 2006 7 22, p. 11.

Daugeliui kitų pakeitimų buvo nepritarta arba pritarta iš dalies, nes jie išplėtė reglamento taikymo sritį taip, kad ji apima daugiau nei saugumo tikslus, dėl kurių reglamentas yra rengiamas. Tas pasakytina visų pirma apie 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 ir 85 pakeitimus. 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 ir 74 pakeitimams nebuvo nei visiškai nei iš dalies pritarta, nes jie prieštarauja kitoms reglamento projekto dalims, iš esmės nesuteikia tekstui naujos esminės svarbos arba neatitinka priimtose aviacijos saugumo terminologijos. Galiausiai, 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 ir 83 pakeitimams nebuvo nei visiškai, nei iš dalies pritarta, nes Taryba mano, kad juose arba pateikiama per daug smulki tokio tipo reglamentui informacija, arba jie nesuderinami su Bendrijos instituciniais susitarimais, arba apima nuostatas, kurias įgyvendinti valstybėms narėms arba susijusiems ūkio subjektams gali būti nepraktiška.

III. IŠVADOS

Taryba mano, kad bendrosios pozicijos tekstas yra tinkamas ir harmoningas. Taryba laikosi nuomonės, kad bendroji pozicija atspindi daugumos Parlamento pakeitimų tikslus.

Taryba norėtų pabrėžti, kad greitam susitarimui dėl šio reglamento pasiekti prirėkė didelių pastangų ir tiki, kad bendroji pozicija sudarys galimybę greitai priimti teisės aktą.
