

II

(Sagatavošanas dokumenti)

REĢIONU KOMITEJA

63. PLENĀRAJĀ SESIJĀ, KAS NOTIKA 2006. GADA 15. UN 16. FEBRUĀRĪ

Reģionu komitejas Atzinums par tematu “Pārskatītais priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem”

(2006/C 192/01)

REĢIONU KOMITEJA,

ŅEMOT VĒRĀ Padomes un Eiropas Parlamenta pārskatīto priekšlikumu regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem, KOM(2005) 319 galīgā red. — 2000/0212 (COD),

ŅEMOT VĒRĀ Padomes 2005. gada 27. septembra lēmumu saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 265. panta 1. un 71. punktu minētajā jautājumā konsultēties ar Reģionu komiteju,

ŅEMOT VĒRĀ priekšsēdētāja 2005. gada 23. marta lēmumu uzdot Teritoriālās kohēzijas politikas komisijai izstrādāt atzinumu par minēto jautājumu,

ŅEMOT VĒRĀ Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē, kurā jaunākie grozījumi ir izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91,

ŅEMOT VĒRĀ priekšlikumu Regulai (KOM(2000) 7 galīgā red.), kurā grozījumi ir izdarīti ar KOM(2002) 107 galīgā red., par dalībvalstu darbību saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām un sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu pa dzelzceļu, autoceļiem un ūdensceļiem veikto pasažieru pārvadājumu nozarē,

ŅEMOT VĒRĀ RK atzinumu par tematu “Dalībvalstu rīcība attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem un sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un ūdensceļiem”, CdR 292/2000fin (1), KOM(2000) 7 galīgā red. — 2000/0212 (COD),

ŅEMOT VĒRĀ Eiropas Kopienu Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedumu C-280/00 lietā starp *Altmark Trans GmbH* un Magdeburgas vidējā līmeņa reģionālās izpildvaras prezidiju/Tuvsatiksmes sabiedrību *Altmark GmbH* un Eiropas Kopienu Tiesas 2005. gada 11. janvāra spriedumu C-26/03 lietā starp Halles pilsētas RPL otrreizējās pārstrādes parku *Lochau GmbH* un “Darba kopienu termisko atkritumu un enerģijas izmantošanas iekārta *TREA Leuna*”,

ŅEMOT VĒRĀ 2005. gada 2. decembrī Teritoriālās kohēzijas politikas komisijā pieņemto Komitejas atzinuma projektu (CdR 255/2005 rev. 1) minētajā jautājumā (ziņotājs: **Bernard Soulage kgs**, Ronas–Alpu reģionālās padomes priekšsēdētāja pirmais vietnieks (FR/ESP)),

63. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 15. un 16. februārī (16. februāra sēdē), pieņēma šādu atzinumu.

(1) OV C 253, 12.9.2001., 9. lpp.

I Vispārējās piezīmes

Reģionu komiteja

uzskata, ka sabiedriskos pārvaldījumus veicinās konkurences nosacījumu vienādošana un **tiesiskās drošības stiprināšana**;

uzskata, ka konkurences nosacījumu harmonizācija un precizēšana sabiedrisko pārvaldījumu jomā ir nepieciešama, lai nodrošinātu **sabiedrisko pakalpojumu saistību** un atbildības par sniegtajiem pakalpojumiem labāku **pārredzamību**.

1. Par līgumu slēgšanu attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām

1.1 **piekrīt** tam, ka regulas projektā atbalsts **vispārējās nozīmes ekonomisko pakalpojumu** sniegšanai ir atzīts kā īpašs atbalsta veids, kā arī piekrīt sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas precizē katras puses tiesības un pienākumus, definīcijai;

1.2 **pauž gandarījumu** par regulas neitrālo raksturu attiecībā uz **teritoriālajiem un sociālajiem mērķiem**, ko cenšas sasniegt katra atbildīgā iestāde;

1.3 **atbalsta** līgumu loģiku, ar kuru tiek ņemta vērā sabiedrisko pakalpojumu saistību loma, tiecoties sasniegt sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķus; **sabiedrisko pakalpojumu līgumi** ļauj caurskatāmā veidā raksturot sabiedrisko pakalpojumu saistības un noteikt ar tām saistītās izmaksas.

2. Par pakalpojumu organizāciju

2.1 **pozitīvi vērtē** to, ka, ievērojot **subsidiaritātes principu**, regulas projekts nosaka teritoriālajām kopienām nepieciešamo rīcības brīvību, lai pēc iespējas labāk ņemtu vērā to specifiku un sarežģītību, kas raksturīga vietējām vajadzībām pēc pārvaldījumu pakalpojumiem saistībā ar teritoriālajām kopienām piemērojamajiem sociālās kohēzijas mērķiem;

2.2 **atkārtoti pauž** atbalstu teritoriālo kopienu **brīvās pārvaldes principam**, saskaņā ar kuru tām ir tiesības patstāvīgi izvēlēties veidu, kādā pārvaldīt savu sabiedrisko pārvaldījumu pakalpojumu sniegšanu, kā to nosaka lielākā daļa dalībvalstu likumu;

2.3 **pauž gandarījumu** par iespēju kompetentajām iestādēm **brīvi izvēlēties pārvaldes formu**, kas ļauj ņemt vērā vietējo vajadzību dažādību un ražošanas nosacījumu atšķirības;

2.4 **principā atbalsta** uz iekšējā tirgus dalībniekiem attiecināmo **ģeogrāfiskās norobežotības** principu (5. panta 2. punkts), kas ļauj kļūdēt lielāko daļu aizdomu par kopīgajam tirgum neatbilstošu atbalstu, vienlaikus saglabājot iespēju vērsties pie viena iekšējā tirgus dalībnieka. **Tā uzskata**, ka ģeogrāfiskās norobežotības princips neierobežo pašvaldību iespējas turpināt nodrošināt pārvaldījuma pakalpojumu sniegšanu ārpus administratīvajām robežām;

2.5 **vēlreiz apliecina** savu nostāju par labu vietējo sabiedrisko pārvaldījumu tirgu atvēršanai atbilstoši ilgtspējīgas **"regulētās konkurences"** principiem vides jomā, kura nosaka nepieciešamību ņemt vērā visneaizsargātāko sabiedrības locekļu vajadzības, kā arī to darba meklētāju vajadzības, kuri dzīvo nelabvēlīgos reģionos;

2.6 **pauž gandarījumu** par to, ka tiek atzīta **kompetentās iestādes atbildība** par pakalpojumu sniegšanas līgumisku organizēšanu; Kompetentās iestādes pārvaldījumu pakalpojumu sniegšanai varēs izvēlēties slēgt vienu vai vairākus līgumus un būs tiesīgas brīvi noteikt risku sadali;

2.7 **pauž gandarījumu** par **rīcības brīvību** konkurences nosacījumu noteikšanā: saskaņā ar sabiedriskā pakalpojuma līgumu var notikt sarunas (5. panta 3. punkts) vai arī pakalpojuma pārtraukšanas gadījumā to var aizvietot ar līgumu par pakalpojumu sniegšanu piešķiršanu bez konkursa (5. panta 5. punkts);

2.8 **pauž izbrīnu**, ka jaunais regulas priekšlikums neregulē pilsētu **upju un jūras** pārvaldījumus. RK izsaka nožēlu par to, ka regulas projekts neattiecas arī uz ūdens ceļu sabiedrisko pārvaldījumu pakalpojumiem tajā mērā, kādā šādi pakalpojumi ir iekļauti vietējā sabiedrisko pārvaldījumu tīklā.

3. Par pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējiem

3.1 **konstatē**, ka regula neierobežo **privāto iniciatīvu** pasažieru pārvaldījumu tirgū, kurā pastāv brīva konkurence valsts līmenī (bez ekskluzīvām tiesībām un atbildībām);

3.2 **uzskata**, ka regula ļauj izvairīties no jaunu monopola pozīciju veidošanās vietējo sabiedrisko pārvaldījumu jomā un nerada nosacījumus **mazo un vidējo uzņēmumu** izstumšanai no tirgus;

3.3 **ir apmierināta** ar ierosināto **spēku līdzsvaru** starp kompetentajām iestādēm un lielajiem pārvaldījumu uzņēmumiem. Nolikā nodrošināt to, ka vietējā satiksme ir laba un efektīva, ir svarīgi, lai sabiedriskā transporta plānošanas un organizēšanas jomā būtu spēcīga reģionālā līmeņa ietekme. Tā kā iedzīvotāji, braucot uz darbu turp un atpakaļ, arvien biežāk pārvar samērā lielus attālumus, ir pieaugušas prasības attiecībā uz valsts un reģionālā sabiedriskā transporta iepirkuma koordināciju;

3.4 **atbalsta** regulas 5. panta noteikumu nepiemērošanu **reģionālajiem dzelzeļa pārvaldījumiem un dzelzeļa pārvaldījumiem** lielos attālumos;

3.5 **pauž interesi** par to, kā praksē piemēroti ierosinātie noteikumi par **taisnīgas (fair) atbildības** noteikšanu par sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Šāda novērtējuma sarežģītība (pat neiespējamība) varētu kaitēt tiesiskajai drošībai;

3.6 **atzīmē**, ka nav paredzēta nekāda kontrole pār **līgumu piešķiršanu bez konkursa reģionālajiem dzelzceļa pārvadājumiem** vai dzelzceļa pārvadājumiem lielos attālumos. Atsevišķi uzņēmumi attiecībā uz reģionālajiem pārvadājumiem un pārvadājumiem lielos attālumos vienlaikus darbosies saskaņā ar līgumiem, kas piešķirti bez konkursa, un piedalīsies konkursā.

4. Par teksta formu

4.1 **ir pārsteigta**, ka nekur tekstā Komisija nepamato tās izvēli izmantot visaiistošāko Kopienas integrācijas instrumentu — regulu;

4.2 **konstatē**, ka, ņemot vērā lielās apstākļu atšķirības dalībvalstīs, regulas projekts satur **dažas neprecīzas definīcijas**, taču ļauj dalībvalstīm pašām uz vietas tās precizēt. Tas īpaši attiecas uz pilsētas teritorijas definīciju (2. panta m) apakšpunkts), attiecībā uz kurām pārvadājumu vajadzību zonas reti sakrīt ar attiecīgo iestāžu pakļautībā esošajām teritorijām.

II Ieteikumi

Grozījumi

1. ieteikums

1. panta 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
2. Šo regulu piemēro valstu un starptautiskajiem sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un citu veidu pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļu, izņemot pakalpojumus, kurus galvenokārt izmanto vēsturiskās nozīmes dēļ vai tūrisma mērķim.	2. Šo regulu piemēro valstu un starptautiskajiem sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un citu veidu pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļu , izņemot pakalpojumus, kurus galvenokārt izmanto vēsturiskās nozīmes dēļ vai tūrisma mērķim.

Pamatojums

RK pauž nožēlu, ka attiecībā uz regulas darbības jomu regulas projektā ir izmantota dalītā pieeja, kam ir tendence nepietiekami novērtēt **pārvadātāju sadarbības** attīstību, īstenojot vietējo, integrēto pārvietošanās politiku. RK vēlas, lai tiktu ņemts vērā pārvadātāju sadarbības aspekts, kas iedrošinātu pašvaldības slēgt līgumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, balstoties uz vairāku veidu pārvadājumu sistēmām (metro, tramvajs, autobuss, funikulieris, ūdens ceļi, auto stāvvietas, velosipēdu noma, automašīnu noma, vairāku veidu dzelzceļa stacija, informācijas sistēmas, utt.).

2. ieteikums

2. panta j) apakšpunkts: definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
(j) "iekšējā tirgus dalībnieks" — juridiski nošķirts subjekts, pār kuru kompetentā iestāde īsteno pilnīgu kontroli, analogisku tai, ko tā īsteno pār saviem dienestiem. Lai noteiktu šādas kontroles esamību, jāizvērtē, cik lielā mērā šis subjekts ietilpst administratīvās, vadības un uzraudzības struktūrās, kā arī ar to saistītās norādes statūtos, tā īpašumtiesības, tā ietekme un kontroles tiesības attiecībā uz stratēģiskiem, kā arī individuāliem pārvaldes lēmumiem	(j) "iekšējā tirgus dalībnieks" — juridiski nošķirts subjekts, pār kuru kompetentā iestāde īsteno pārbaudi, analogisku tai, ko tā īsteno pār saviem dienestiem. Lai noteiktu šādas kontroles esamību, jāizvērtē, cik lielā mērā šis subjekts ietilpst administratīvās, vadības un uzraudzības struktūrās, kā arī ar to saistītās norādes statūtos, tā īpašumtiesības, tā ietekme un kontroles tiesības attiecībā uz stratēģiskiem, kā arī individuāliem pārvaldes lēmumiem. <u>Iekšējā tirgus dalībnieka statuss nepieļauj tādu jebkādu privātā uzņēmuma dalību pakalpojuma sniedzēja sociālajā kapitālā, kas ir lielāka par 33%. Iekšējā tirgus dalībniekam var tieši piešķirt līgumu arī tad, ja atšķirībā no 2. panta j) apakšpunktā teiktā iekšējā tirgus dalībnieks pārstrukturēšanas nolūkā uzsāk sadarbību ar ārējā tirgus dalībnieku, kuru attiecīgā iestāde nekontrolē. Pēc tieši piešķirtā līguma beigām iepriekš minētajā gadījumā iekšējā tirgus dalībniekam nedrīkst vēlreiz tieši piešķirt līgumu.</u>

Pamatojums

Attiecībā uz iekšējā tirgus dalībnieku definīciju RK vēlas lielāku precizitāti, formulējot iekšējā tirgus dalībnieku pazīmes un noteikumus par pašvaldības īstenoto kontroli pār šiem dalībniekiem.

Sākotnējā ieteikuma pamatā patiesībā ir atsauce uz tiesu prakses 2005. gada 11. janvāra *Stadt Halle* spriedumu (lieta C-26/03), kura 49. punktā minēts: “Nav iespējama privāta uzņēmuma līdzdalība, pat ar mazākuma daļu, tāda uzņēmuma kapitālā, kur viens no īpašniekiem vienlaikus ir arī attiecīgais valsts pasūtījuma piešķirējs un kurš attiecībā uz minēto uzņēmumu veic pārbaudi, analogisku tai, ko viņš veic attiecībā uz saviem dienestiem.”

Stadt Halle spriedums skaidri apliecina, ka jebkura privātā dalībnieka līdzdalība, neatkarīgi no viņa iesaistes pakāpes, publiskā vietēja vai reģionālā līmeņa uzņēmumā ir pretrunā ar Kopienas noteikumu piemērošanu publiska pasūtījuma līgumtiesību piešķiršanas jomā, kur administratīvie ierobežojumi ir ārkārtīgi apgrūtināši. Faktiski tas nozīmē, ka tiek apšaubīta neitralitāte attiecībā uz īpašumtiesībām, kā to paredz EK Līguma 295. pants, un tiek ierobežota publiskās un privātās partnerības rīcībspēja. *Stadt Halle* spriedums jauktajiem uzņēmumiem rada vairāk problēmu nekā sniedz to risinājumu.

RK aicina Eiropas Savienības lēmējinstādes nepieļaut, ka Kopienas tiesību aktus diktētu Kopienas tiesu prakse un tādējādi ierosina noteikt augstāko robežu, līdz kurai tiek pieņemts, ka kompetentā iestāde veic analogisku pārbaudi tai, ko tā veic attiecībā uz saviem dienestiem. Šajā gadījumā kompetentajai iestādei būtu jāpiemēro iepirkumu procedūra.

Regulas projekts ir izstrādāts nolūkā veidot regulētās konkurences tirgu Eiropas Savienībā. Šāda tirgus priekšnoteikums ir funkcionējoši gan privātie, gan publiskie uzņēmumi. Ar EK Līgumā paredzēto atbalsta noteikumu palīdzību jānovērš, ka valsts iestādes ar publiskā finansējuma palīdzību, atbalstot noteiktus uzņēmumus, kropļo konkurenci. Tomēr tie nav paredzēti, lai publiskos uzņēmumus izstumtu no tirgus. Lai sabiedrisko pārvaldījumu uzņēmumi varētu sagatavoties tirgus atvēršanai, ir nepieciešami pārejas noteikumi. Pretējā gadījumā, pamatojoties uz “slogu” (piemēram, ar tarifiem saskaņotas algas, pakalpojumu piedāvājumi atsevišķām iedzīvotāju grupām un tai laikā, kad ir zems pieprasījums), kas radās saistībā ar pagātnē piešķirto publisko pasūtījumu, tie būtu sliktākā situācijā nekā privātie uzņēmumi. Tādēļ publiskajiem uzņēmumiem ir jāatļauj noteiktā pārejas posmā, izmantojot privāto kapitālu, kļūt konkurētspējīgiem, tomēr pārejas laikā nav automātiski jāriko obligāts konkurss. Citas publisko uzņēmumu iespējas ir privatizēšana piespiedu kārtā vai atteikšanās no efektīvām struktūrām.

3. ieteikums

2. panta m) apakšpunkts: definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
<p>...</p> <p>m) “reģionālie pārvaldījumi vai pārvaldījumi lielos attālumos” — jebkurš transporta pakalpojums, kas nav paredzēts pilsētas vai aglomerācijas pārvaldījumiem vai savienojumiem starp aglomerāciju un tās nomali.</p>	<p>...</p> <p>m) “reģionālie pārvaldījumi vai pārvaldījumi lielos attālumos” — jebkurš transporta pakalpojums, kas nav paredzēts pilsētas vai aglomerācijas pārvaldījumiem vai savienojumiem starp aglomerāciju un tās nomali kas nav pārvaldījumu pakalpojums tikai pilsētas vai piepilsētas robežās.</p>

Pamatojums

Attiecībā uz 5. panta 6. punkta izņēmumu jāaska, ka būtu žēl, ja tas atšķirīgo interpretāciju dēļ mazinātu tiesisko drošību šajā jomā. RK ierosina reģionālo vai pārvaldījumu lielos attālumos definīcijas uzlabošanai vai nu noteikt regulas tekstā to, ka dalībvalstīm pašām vajadzēs definēt 2. panta m) apakšpunktā regulētos pakalpojumus, vai arī izvēlēties tādu definīciju, kas satur juridiski drošus un pārbaudītus jēdzienus. Attiecībā uz pēdējo iespējamību RK ierosina definīciju pēc ģeogrāfisko vajadzību (“aglomerācija”, “pilsētas

centrs", "piepilsētas") kritērija nomainīt ar definīciju, kas ir balstīta uz pakalpojumiem — tāda definīcija jo sevišķi atbilstu "dzelzceļa paketēm". Direktīva Nr. 2001/13 (1. panta 2.b punkts) un Direktīva Nr. 2001/14 (1. panta 3.b punkts) šim nolūkam paredz "pilsētu un piepilsētu pasažieru pārvadājumus". Jāatceras, ka tipoloģija pēc pakalpojumiem tiek izmantota jau no 1991. gada — Regulā Nr. 1191/69 (1. panta 1. punkts, kas ir grozīts ar Regulu Nr. 1893/91).

4. ieteikums

Attiecībā uz projektiem, uz kuriem attiecas "publiskā iepirkuma" direktīvas, Reģionu komiteja

- **vēlas**, lai regulas priekšlikumā iekļautajiem noteikumiem atbilstoši īpašu tiesību normu principam (*lex specialis*) tiktu dota skaidra prioritāte attiecībā pret tiem noteikumiem, kas iekļauti vispārējās pamatnostādņēs par publisko iepirkumu;
- **vēlas**, lai **koncesijas** līgumi būtu izstrādāti saskaņā ar minētās regulas precīzajām normām, tā labāk nosakot šo līgumu tiesisko režīmu attiecībā pret "publiskā iepirkuma" direktīvām (Direktīvas Nr. 93/37/EK un Nr. 2004/18/E);
- **lūdz**, lai regulā daudz tiešāk, nekā tas ir darīts 5. panta 1. punktā un 8. panta 1. punktā, tiktu regulēti "BOT" ("Build, Operate and Transfer") veida līgumi. Regulai viennozīmīgi ir jāprecizē tiesiskie noteikumi gadījumos, kad smagās infrastruktūras būve ir saistīta ar ekskluzīvajām tiesībām (un/vai atlīdzību).

5. ieteikums

4. panta 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
6. Ja nepieciešams, ņemot vērā aktīvu amortizācijas nosacījumus, līguma termiņu var pagarināt ne vairāk kā par 50 %, ja tirgus dalībnieks uzrāda tādus aktīvus, kuri ir gan vērā ņemami attiecībā pret kopīgo aktīvu apjomu, kas nepieciešams līgumā noteikto transporta pakalpojumu nodrošināšanai, gan saistīti vienīgi ar transporta pakalpojumiem, uz kuriem attiecas šis līgums,	6. Ja nepieciešams, ņemot vērā aktīvu amortizācijas nosacījumus, līguma termiņu var pagarināt ne vairāk kā par 50%, ja tirgus dalībnieks uzrāda tādus aktīvus, kuri ir gan vērā ņemami attiecībā pret kopīgo aktīvu apjomu, kas nepieciešams līgumā noteikto transporta pakalpojumu nodrošināšanai, gan saistīti vienīgi ar transporta pakalpojumiem, uz kuriem attiecas šis līgums. <u>Materiālās un nemateriālās investīcijas neattaisno līguma termiņa pagarinājumu situācijā, kad pastāv sekundārais tirgus vai kad nav problēmu ar to atlikušās vērtības noteikšanu līguma termiņa beigās.</u>

Pamatojums

Izņēmums no 4. panta 6. punkta regulējuma par aktīvu amortizāciju, no ekonomiskā viedokļa nepamatoti pagarinot līgumu darbības termiņus, nedrīkst būt tāds, kas mazinātu konkurences dinamiku.

6. ieteikums

4. pants (pievienot jaunu punktu)

RK ieviestais grozījums
4.8 <u>Šā panta 5. un 6. punktu nepiemēro, ja ir piemērojamas "publiskā iepirkuma" direktīvas. Šajā gadījumā maksimālais publiskā pakalpojuma līguma termiņš ir 30 gadu, sākot ar faktisko darbu uzsākšanas datumu.</u>

Pamatojums

RK ierosina darbu un pakalpojumu sniegšanas koncesijas regulēt īpašā pantā, ja pakalpojumu sniegšanas ilgums ir būtisks projekta ekonomiskā līdzsvara rādītājs. Šajā gadījumā ir jāparedz tiesības atkāpties no regulas projektā paredzētā maksimālā 22,5 gadu termiņa.

7. ieteikums

5. panta 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
4. Kompetentās iestādes var nolemt tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuru vidējā ikgadējā vērtība ir novērtēta vismaz miljons EUR apmērā vai kuru priekšmets ir transporta pakalpojumu sniegšana vismaz 300 000 kilometru gadā.	4. Kompetentās iestādes var nolemt bez konkursa piešķirt tādus sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuru vidējā ikgadējā vērtība <u>uz vienu uzņēmumu</u> ir mazāka par vienu pusotru miljonu EUR vai kuru priekšmets ir pārvadājumu pakalpojumu sniegšana par attālumu, kas nepārsniedz 500 000 km gadā.

Pamatojums

RK ierosina ieviest precīzu un skaidru aizliegumu kompetentajai iestādei piešķirt vairākus līgumus bez konkursa vienam pakalpojumu sniedzējam gadījumos, kad līguma kopējā summa pārsniedz 5. panta 4. punktā noteikto robežu. Šis pants ir domāts nevis lai apietu pienākumu rīkot konkursu, bet lai izvairītos no izmaksām saistībā ar konkursa rīkošanu situācijā, kad privātstruktūrai nododamais pakalpojums ir maza apjoma vai arī gadījumā, kad kompetentā iestāde nolemj konkursa sacīkstes paņēmieni vietā piemērot tās teritorijā esošo vairāku mazo pakalpojumu sniedzēju salīdzinājumu. RK iesaka ļaut pašām dalībvalstīm noteikt šīs robežas atbilstoši to ekonomiskajiem apstākļiem.

8. ieteikums

8. panta 2. punkts un 8. panta 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
2. Ikviens kompetentā iestāde nodrošina, ka: a) vismaz pusi no šiem autobusu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem pēc vērtības piešķir saskaņā ar šo regulu četru gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā; un b) visus šos autobusu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šo regulu astoņu gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā.	2. Ikviens kompetentā iestāde nodrošina, ka a) vismaz pusi no šiem autobusu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem pēc vērtības piešķir saskaņā ar šo regulu četru gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā; un četru gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā, autobusu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumi atbilst šīs regulas 4. pantam; un b) astoņu gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā, visus autobusu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šīs regulas 5. pantu.
3. Ikviens kompetentā iestāde nodrošina, ka: a) vismaz pusi no šiem dzelzceļa pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem pēc vērtības piešķir saskaņā ar šo regulu piecu gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā; un b) visus šos dzelzceļa pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šo regulu desmit gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā.	3. Ikviens kompetentā iestāde nodrošina, ka a) vismaz pusi no šiem dzelzceļa pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem pēc vērtības piešķir saskaņā ar šo regulu piecu gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā, dzelzceļu pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumi atbilst šīs regulas 4. pantam; un b) astoņu gadu laikā no dienas, kad regula stājas spēkā, visus dzelzceļa pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šīs regulas 5. pantu.

Pamatojums

Pašreizējā redakcijā šie divi punkti radītu lielas grūtības tām kompetentajām iestādēm, kas vēlas nodot savu tīklu pakalpojumu sniegšanai vienam tirgus dalībniekam. Četru vai piecu gadu laikā tām nāktos sastādīt sabiedrisko pakalpojumu līgumus un ieviest līgumu piešķiršanu konkursa kārtībā.

9. ieteikums

8. panta 5 punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
5. Piemērojot 2., 3. un 4. punktu, netiek ņemti vērā sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru piešķirti pirms šīs regulas stāšanās spēkā, ar nosacījumu, ka šo līgumu termiņš ir ierobežots un to var salīdzināt ar 4. un 5. punktā paredzētajiem termiņiem. Šo līgumu darbība var turpināties līdz līgumā paredzēta termiņa beigām.	5. Piemērojot 2., 3. un 4. punktu, netiek ņemti vērā sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru piešķirti pirms šīs regulas stāšanās spēkā, ar nosacījumu, ka šo līgumu termiņš ir ierobežots un to var salīdzināt ar 4. pantā un 5. punktā paredzētajiem termiņiem. Šo līgumu darbība var turpināties līdz līgumā paredzētā termiņa beigām.

Pamatojums

Attiecībā uz pārejas periodu — pirms regulas spēkā stāšanās noslēgtie līgumi, kuru beigu termiņš ir noteikts pirms regulas spēkā esamības termiņa beigām, ir jāpilda līdz šo līgumu termiņu beigām, tādējādi izvairoties no prasījumiem par zaudējumu atlīdzību.

10. ieteikums

8. panta 6. punkts (svītrot)

Komisijas ierosinātais teksts	RK ieviestais grozījums
Pārejas perioda otrās puses laikā, kas paredzēts 2. un 3. punktā, kompetentās iestādes var izslēgt no piedalīšanās konkursā par līgumtiesību piešķiršanu tirgus dalībniekus, kas nevar iesniegt apliecinājumu par to, ka sabiedrisko transporta pakalpojumu vērtība, par kuriem tie saņem piešķirto saskaņā ar šo regulu kompensāciju vai ekskluzīvās tiesības, ir vismaz puse no vērtības par visiem sabiedriskajiem transporta pakalpojumiem, par kuriem tie saņem kompensāciju vai ekskluzīvās tiesības. Piemērojot šo kritēriju, netiek ņemti vērā līgumi, kas piešķirti ārkārtas pasākumu ietvaros saskaņā ar 5. panta 5. punktu. Ja kompetentās iestādes izmanto šo iespēju, tās to dara bez diskriminācijas, tās izslēdz visus iespējamus tirgus dalībniekus, kas atbilst minētajam kritērijam, kā arī informē iespējamus tirgus dalībniekus par savu lēmumu sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūras sākumā. Vismaz divus mēnešus pirms konkursa izsludināšanas publicēšanas tās informē Komisiju par savu nodomu piemērot šo noteikumu.	Pārejas perioda otrajā pusē saskaņā ar 2. un 3. punktu kompetentās iestādes ir tiesīgas izslēgt no dalības konkursā par līgumtiesību piešķiršanu tirgus dalībniekus, kas nevar iesniegt apliecinājumu par to, ka sabiedrisko transporta pakalpojumu vērtība, par kuriem tie saskaņā ar šo regulu saņem piešķirto kompensāciju vai bauda ekskluzīvās tiesības, ir vismaz puse no visu sabiedrisko transporta pakalpojumu, par kuriem tie saņem kompensāciju vai attiecībā uz kuriem bauda ekskluzīvās tiesības, vērtības. Piemērojot šo kritēriju, netiek ņemti vērā līgumi, kas piešķirti ārkārtas pasākumu ietvaros saskaņā ar 5. panta 5. punktu. Ja kompetentās iestādes izmanto šo iespēju, tās to dara, nevienu nediskriminējot, tās izslēdz visus iespējamus tirgus dalībniekus, kas atbilst minētajam kritērijam, kā arī informē iespējamus tirgus dalībniekus par savu lēmumu sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūras sākumā. Vismaz divus mēnešus pirms konkursa sludinājuma publicēšanas tās informē Komisiju par savu nodomu piemērot šo normu.

Pamatojums

Šis pants ir īpaši grūti saprotams un rada diskriminācijas un tiesvedības risku.

Briselē, 2006. gada 16. februārī

Reģionu komitejas
priekšsēdētājs
Michel DELEBARRE