

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Pārskatītais priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem"

KOM(2005) 319 galīgā red. — 2000/0212 (COD)

(2006/C 195/06)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. un 89. pantu 2005. gada 15. septembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu

Par komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2005. gada 2. maijā. Ziņotājs — BUFFETAUT kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 427. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 17. un 18. maijā (18. maija sēdē), ar 63 balsīm par, 1 balsīm pret un 12 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja uzskata, ka attiecībā uz iespēju slēgt līgumus, nerīkojot konkursu, Komisijas iesniegtā priekšlikuma regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem pēdējā redakcija ir labāka par iepriekšējo priekšlikumu redakcijām.

1.2 Tomēr, lai sasniegtu tiesisko noteiktību, ko vēlas gan iepirkuma procedūru rīkojošās iestādes, gan uzņēmumi, vēl ir jānoskaidro atsevišķi aspekti:

- konkrēta sabiedrisko pārvadājumu ģeogrāfiskās ierobežotības principa īstenošana un īpašas normas, kas novērš konkurences izkropļošanu gadījumos, kad līgumus par pakalpojuma sniegšanu slēdz bez konkursa ar pārvaldes iestādes kontrolētu iekšējā tirgus dalībnieku;
- izņēmums, ko piemēro vispārējiem principiem līgumu slēgšanas bez konkursa gadījumā attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem, šķiet, nav attaisnots no tiesiskā viedokļa un tā piemērošanu vismaz vajadzētu labāk regulēt no likumdošanas viedokļa;
- attiecībā uz pakalpojumu kvalitāti un sociālās likumdošanas normu ievērošanu, nepārkāpjot subsidiaritātes principu, atgriezties pie 2002. gada (*) priekšlikuma regulai gara;
- pārejas periodā piemērojamā savstarpējās konkurences režīma precizēšana;
- iespēja izņēmuma kārtā pagarināt līgumu termiņu gadījumos, kad to nosaka investīciju apjoms un nepieciešamība tās amortizēt;
- skaidrāka reģionālo pārvadājumu vai pārvadājumu lielos attālumos definīcija;
- regulas piemērošana visiem līgumiem, kas attiecas uz sabiedriskajiem pārvadājumiem un satur vispārējas nozīmes pakalpojumu saistības (VNPS) vai piešķir ekskluzīvas tiesības;

— regulu augstāka juridiskā spēka par iepirkuma valsts un pašvaldību vajadzībām regulējošo valstu likumdošanu noteikšana gadījumos, kad uzņēmumam ir jāuzņemas risks.

1.3 Šajā sakarā Komiteja īpaši atbalsta pienākumu slēgt līgumu, kā arī līdzsvaru starp līguma slēgšanu konkursa kārtībā un bez tā nolūkā konkurences sistēmas ietvaros sekmēt nepieciešamo pārskatāmību un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu.

1.4 Tā vēlas, lai regulas normas piemērotu visiem līgumiem par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

1.5 Pastāvot līdzsvaram starp pakalpojuma sniedzēja noskaidrošanu ar konkursa palīdzību un līgumu slēgšanu bez konkursa ar kādu iekšējā tirgus dalībnieku, Komiteja atbalsta pakalpojuma sniegšanas ģeogrāfisko ierobežotību, kas tādējādi novērš konkurences izkropļošanu un saglabā pašvaldībām iespēju brīvi izvēlēties, kā arī taisnīgus nosacījumus regulētas konkurences apstākļos.

1.6 Tā vēlas, lai līgumu slēgšanas bez konkursa ar iekšējā tirgus dalībnieku gadījumā saglabātos skaidri definēta un precīzi noteikta rīcības brīvība attiecībā uz gadījumiem, kuros tīklu vienotības un pārvadājumu pakalpojumu integritātes nolūkā pārvadājuma pakalpojumu areālu ir nepieciešams palielināt un ietvert tajā arī kaimiņu un/vai tuvākās kompetento iestāžu, kas nav slēgušas līgumu par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, pārziņā esošās teritorijas.

1.7 Tā uzskata, ka līgumiem par pakalpojumu sniegšanu mazā apjomā un pakalpojumu kontinuitātes nodrošināšanas nolūkā paredzētie izņēmumi ir attaisnoti.

1.8 Tai ir šaubas par iespējām slēgt līgumus par sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu bez konkursa gan ar agrākajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, gan ar jaunajiem, ja nepastāv precīzs šādas iespējas regulējums, nedz arī godīgu konkurenci nodrošinoši noteikumi, kā tas ir attiecībā uz iekšējā tirgus dalībniekiem — tas rada tiesisko nenoteiktību un kropļo konkurenci.

(*) KOM(2000) 7 galīgā red. — 2000/0212 (COD), kuru groza ar KOM(2002) 107 galīgā red.

1.9 Tā uzskata, ka pārskatāmību, vienādu attieksmi, kvalitāti un efektivitāti attiecībā uz sabiedriskajiem pārvaldījumiem pa dzelzceļu vislabāk var nodrošināt tad, ja dzelzceļa pārvaldījumiem piemēro tos pašus noteikumus, ko vietējiem pārvaldījumiem pa autoceļiem.

1.10 Tā attiecībā uz dalībvalstīs spēkā esošās sociālās likumdošanas ievērošanu lūdz atgriezties pie 2002. gada priekšlikuma regulai gara.

1.11 Neskatoties uz secinājumiem un ieteikumiem, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja vēlas, lai regulu, kas ir nepieciešama tiesiskās noteiktības šajā nozarē nodrošināšanai, pieņemtu ātri.

2. Ievads

2.1 Eiropas Komisija ir publicējusi jaunu priekšlikumu regulai par vispārējās nozīmes pakalpojumu pienākumiem sabiedrisko pakalpojumu pasažieru pārvaldījumos pa dzelzceļu un autoceļiem. Šī ir trešā šā dokumenta redakcija.

2.2 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja kā ļoti pozitīvu atzīmē Komisijas paveikto darbu, kas ļauj no jauna uzsākt diskusijas, kas līdz šim bija notikušas tikai ārpus Eiropas iestādēm.

2.3 Ierosinātā dokumenta mērķis saistībā ar jaunāko tiesu praksi — it sevišķi lietu *ALTMARK–Trans* — ir rast kompromisu starp agrākajās debatēs izteiktajiem dažādajiem viedokļiem un kļiedēt bažas attiecībā uz subsidiaritātes principa vērtību un pašvaldību brīvas pārvaldes principa ievērošanu.

2.4 Dokumenta redakcija ir vienkāršāka, un tas ļoti atšķiras no agrākās redakcijas. Tomēr, lai nodrošinātu raitu likumdošanas procedūru, Parlaments to nolēma uzskatīt par iepriekšējā dokumenta grozīto versiju un to izskatīt otrajā lasījumā. Priekšlikums ir iesniegts Ministru padomei, kas tikko uzsāka tā izskatīšanu un nolēma izpētīt tā saistību ar trešo dzelzceļa paketi, jo sevišķi attiecībā uz starptautiskās satiksmes atvēršanu un kabotāžas iespēju⁽²⁾.

2.5 Komisija uzskata, ka šībrīža tiesiskais pamats, ko izveidoja 1969. gadā, ir novecojis un ka pārvaldījuma veidu efektivitāte un kvalitāte ir jāuzlabo ar mērķi saglabāt vai pat palielināt to tirgus daļu. Tā vēlas "regulēt konkurenci, tai skaitā reģionos un pilsētās, lai nodrošinātu pārredzamību vispārējās nozīmes pakalpojumu sniedzēju noskaidrošanā un līguma par to izpildi nosacījumu noteikšanā"⁽³⁾. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumā par iepriekšējo priekšlikumu regulai pāuda gandarījumu par "Komisijas apliecināto vēlmi attiecībā uz sabiedriskajiem pasažieru pārvaldījumiem nospraust mērķi — tirgus principu, kas vairāk izpaustos kā regulēta konkurence, nevis kā neierobežota un nežēlīga konkurence, ieviešanu"⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Jāatzīmē, ka šis priekšlikums vairs neattiecas uzju navigāciju, ko attiecīgi regulē Līguma 73. pants.

⁽³⁾ KOM(2005) 319 galīgā red., 2. punkts.

⁽⁴⁾ OV C 221, 2001. gada 7. augusts (2.2. punkts).

2.6 Tā arī ar gandarījumu atzīmēja, ka "turpmāk iespēju vienlīdzību un konkurenci starp uzņēmumiem neatkarīgi no to tiesiskās formas nodrošinās juridiskās un grāmatvedības pārskatāmības apstākļos"⁽⁵⁾.

2.7 Šobrīd, kad Parlamentā otrajā lasījumā vēl nav notikušas diskusijas par priekšlikumu regulai, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai no jauna ir jāaplicina vēlme pēc pārskatāmības, iespēju vienlīdzības un regulētas konkurences sabiedrisko pasažieru pārvaldījumu pa dzelzceļu un autoceļiem pakalpojumu pārvaldes procedūrās, nepārkāpjot Līguma 295. pantā noteikto neitralitātes principu.

2.8 Šajā sakarā nesenie Eiropas Kopienų tiesas spriedumi, jo sevišķi lietās "Altmark" un "Stadt Halle", ir devuši izvērtēšanas kritērijus. Komisijai, pildot savas likumdošanas iniciatīvas tiesības, nav obligāti jāņem vērā tiesu prakse, jo Eiropas Savienības tiesību sistēma galvenokārt balstās uz rakstītajām tiesībām, nevis tiesu nolēmumiem. Priekšlikumā regulai faktiski ir atspoguļoti pirmo trīs kritēriju principi, kas ir noteikti spriedumā lietā "Altmark — Trans", proti, tā 4. pantā. Atsevišķi ceturta kritērija elementi ir noteikti pielikuma 7. punktā.

2.9 Jāatzīmē, ka spriedumā lietā "Altmark — Trans" ir noteikti kritēriji, pateicoties kuriem kompensācija par vispārējās nozīmes pakalpojumu saistību pildīšanu nav juridiski kvalificējama kā valsts atbalsts. Priekšlikuma regulai regulējuma priekšmets ir plašāks un attiecas uz tādiem aspektiem, kādus tiesa nav vērtējusi, piemēram, par kompensācijas, kas juridiski ir kvalificēta kā valsts atbalsts, un ekskluzīvu tiesību piešķiršanas atbilstību konkurences noteikumiem. Jāatzīmē, ka 1969. gadā nepastāvēja pārvaldījumu tirgus, un tāpēc ekskluzīvo tiesību jautājums vispār nebija aktuāls.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1 Komiteja pauž gandarījumu par Komisijas iniciatīvu, taču, lai regulu varētu pieņemt ātri un ātri uzsākt tās piemērošanu praksē, Komiteja vēlas skart dažus tiesību jautājumus, par kuriem ir nepieciešama diskusija, un uzsver to, cik lielā mērā svarīgi ir tas, lai jaunā regula patiešām nodrošinātu visā nozarē tik ilgi gaidīto tiesisko noteiktību.

3.2 Komiteja pauž gandarījumu par Eiropas Komisijas paveikto darbu, lai panāktu jaunu līdzsvaru vietējo pārvaldījumu jomā, kura ietvaros tiek ievērots brīvas vietējo pašvaldību pārvaldes princips un kas apmierina visas iesaistītās puses.

3.3 Tā ir gandarīta par to, ka vietējām pašvaldībām ir izvēle vai nu rīkot konkursu par to pārvaldījumu pakalpojumiem, vai nu veikt šos pakalpojumus pašām, vai arī ar iekšējā tirgus dalībnieka starpniecību, ja vien tiek ievēroti noteikti kritēriji, kuru mērķis ir novērst konkurences izkroplošanu.

⁽⁵⁾ turpat, 2.4. punkts.

3.4 Komiteja vēlreiz apliecina savu atbalstu regulētas konkurences, nevis neierobežotas konkurences principam — regulētas konkurences princips ir iekļauts jaunajā priekšlikumā regulai (3. pants un 5. panta 3. punkts). Šis princips tai liekas vislabākais veids, kā rast kompromisu starp vajadzību pēc vispārējas nozīmes pakalpojumiem un nepieciešamību izveidot saskaņotu un juridiski noteiktu tiesisko pamatu līgumu slēgšanai. Tas ir uzskatāms par kompromisu starp vajadzību pēc vispārējas nozīmes pakalpojumiem un šīs nozares uzņēmumu vajadzībām neatkarīgi no uzņēmuma tiesiskās formas.

3.5 Tā uzskata, ka uz konkurenci balstīta sistēma, kas paredz pienākumu slēgt līgumus par visiem pakalpojumiem un iespēju brīvi izvēlēties starp līguma slēgšanu gan konkursa kārtībā, gan bez tā, ir galvenais sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes uzlabošanās faktors. Iestādēm, kas organizē iepirkumu valsts un pašvaldību vajadzībām, jau pašā sākumā ir skaidri jānosaka pienākumu apjoms, sniedzot vispārējas nozīmes pakalpojumus, teritorija, uz kuru tie attiecas, kā arī kompensāciju aprēķina noteikumi, izmaksu un ieņēmumu sadales nosacījumi, kā arī jānodrošina sākotnējās informācijas kampaņas veikšana.

3.6 Pārvaldājumu uzņēmumiem būs skaidrs to darbības pamats un skaidri šiem uzņēmumiem noteiktie pienākumi.

3.7 Turklāt priekšlikumā direktīvai ir noteikts, ka ikviena kompetentā iestāde reizi gadā publicē sīki izstrādātu ziņojumu par tām sabiedrisko pakalpojumu saistībām, par kurām tā atbild, par izraudzītajiem uzņēmumiem, pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensācijām un ekskluzīvajām tiesībām, ko pārvaldājumu uzņēmumi saņem par pakalpojumu sniegšanu (7. pants). Tādējādi iedzīvotāji iegūs precīzu informāciju par to, kādi ir pārvaldājumu pakalpojumu sniegšanas nosacījumi, un paši varēs novērtēt viņiem piedāvāto pakalpojumu kvalitāti un izmaksas. Tomēr ir jāraugās, lai paredzētais ziņojums nesamērīgi nepalielinātu pašvaldību administratīvo slogu un līdz ar to arī uzņēmumiem uzlikto pienākumu apjomu. Pārāk liela birokrātija neveicina labu informētību.

4. Īpašas piezīmes

4.1 *Regula un iepirkuma valsts un pašvaldību vajadzībām regulējums.*

4.1.1 Jautājums par normatīvo aktu **hierarhiju** ir radies tāpēc, ka iepirkumus valsts un pašvaldību vajadzībām regulē divas tiesību sistēmas.

4.1.2 Eiropas Parlaments **pirmajā** lasījumā pieņēma grozījumu, kas saturēja prasību nākamai regulai piešķirt augstāku spēku par iepirkumu valsts un pašvaldību vajadzībām likumdošanu valstu līmenī, tādējādi radot skaidru un saskaņotu tiesisko pamatu. Saskaņā ar Komisijas ierosināto risinājumu piemērojamo tiesību kritērijs ir atkarīgs no iestādes, kas rīko iepirkuma procedūru, izvēles:

- ja ir vispārējas nozīmes pakalpojumu pienākums un ja pārvaldājuma uzņēmums uzņemas daļu riska, ir jāpiemēro regula;
- parastas iepirkuma procedūras gadījumā pakalpojuma sniedzēja noskaidrošanu konkursa kārtībā regulē direktīva par iepirkumu valsts un pašvaldību vajadzībām.

4.1.3 Šajā **sakarā** Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja uzskata, ka regulas normas attiecas uz visiem līgumiem par sabiedriskā pārvaldājumu pakalpojumu sniegšanu, ievērojot pārskatāmības un vienlīdzīgas attieksmes principu. Šāds risinājums viennozīmīgi ir pats vienkāršākais un skaidrākais un neierobežo kompetento iestāžu līgumu slēgšanas brīvību.

4.2 *Iespēja slēgt līgumu bez konkursa.*

4.2.1 Atšķirībā no diviem iepriekšējiem, šajā priekšlikumā pirmo reizi ir iekļauta iespēja slēgt līgumu par sabiedriskā pārvaldājumu pakalpojumiem ar kādu iekšējā tirgus dalībnieku, neizsludinot konkursu (5. panta 2. punkts). Minētais jauninājums atbilst iepriekšējās debatēs izteiktajai vēlmei nodrošināt vietējo pašvaldību tiesības pašām noteikt iepirkuma kārtību.

4.2.2 Šāda iespēja pamatojas uz vairākiem nosacījumiem:

- tiem jābūt vietēja rakstura pakalpojumiem;
- iekšējā tirgus dalībnieks nevar piedalīties konkursos, kurus rīko ārpus kompetentās iestādes pārziņā esošās teritorijas, un tas ir tiesīgs sniegt pakalpojumus tikai attiecīgās teritorijas robežās; apmēram tāda ir Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā (61. grozījums) izteiktā vēlme ievērot savstarpējas konkurences principu, kas ir formulēts saskaņā ar Eiropas Kopienu dibināšanas līguma principiem. Šis nosacījums ir gan loģisks, gan taisnīgs, jo pretējā gadījumā tā būtu kliezīga netaisnība, ja vietējais uzņēmums, kuru kontrolē pašvaldība un kurš darbojas bez konkurences tās teritorijā, konkurētu ar citiem uzņēmumiem teritorijās, kurās pastāv konkurence;
- līgumu bez konkursa var slēgt tikai ar tādu iekšējā tirgus dalībnieku, kuru kompetentā iestāde uzrauga pilnībā vai tādā pašā veidā, kādā tā uzrauga savus iekšējos pakalpojumus. Taču Komisija nav pilnībā ņēmusi vērā Eiropas Kopienu Tiesas praksi (spriedumu lietā "Teckal" 18.11.1999, spriedumu lietā "Stadt Halle" 11.1.2005 un spriedumu lietā "Parking Brixen" 13.10.2005).

4.2.3 Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā līdzās pakalpojuma sniedzēja noskaidrošanas ar konkursa palīdzību iespējai skaidri noteica arī iespēju slēgt līgumu ar iekšējā tirgus dalībnieku bez konkursa, kuru uzrauga kompetentā iestāde. Apspriešanai Ministru Padomē bija līdzīga virzība, jo vairākums dalībvalstu pārstāvju atbalstīja to, ka kompetentajām iestādēm ir brīva izvēle sniegt pašām vietējos pakalpojumus ar saviem uzņēmumiem vai arī pakalpojumu sniedzēju noteikt ar konkursa palīdzību.

4.2.4 Ņemot vērā to, ka Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja iestājas par pašvaldību brīvas pārvaldes garantēšanu, un Ņemot vērā Eiropas Kopienu Tiesas noteiktos principus, Komiteja atbalsta Komisijas centienus ievērot abas saskaņīgās vēlmes un rast līdzsvaru starp regulētu konkurenci un līgumu slēgšanas bez konkursa.

4.2.5 Jāatzīmē, ka Komisija iekšējā tirgus dalībnieka definīcijā ir ieviesusi ģeogrāfiskās ierobežotības kritēriju nolūkā Ņemt vērā Parlamenta izteikto vēlmi, kas būtu formulēta saskaņā Eiropas Kopienu dibināšanas līgumu, pēc savstarpējās konkurences attiecībā uz kontrolētiem vietēja rakstura pakalpojumiem. Šī kritērija piemērošanas sakarā rodas divi divus jautājumi:

- vai kritērijs attiecas uz visiem pārvaldājuma pakalpojumiem, ko sniedz iekšējā tirgus dalībnieki, kā arī uz pakalpojumiem, ko sniedz apakšuzņēmēji?
- kas notiek gadījumos, ja pārvaldājumu maršruti sniedzas ārpus attiecīgās iepirkumu rīkojošās kompetentās iestādes teritorijas? Vai tie būtu jāpārtrauc vai šajā gadījumā būtu jāpiemēro īpaši noteikumi? Šajā sakarā EESK uzskata, ka teritoriālās kompetences kritērijam ir jābūt elastīgākam. Minētie pakalpojumi varētu attiekties uz to kaimiņu un/vai tuvu esošu kompetento iestāžu teritorijām, kuras nav slēgušas līgumu par sabiedrisko pārvaldājumu pakalpojumiem, gadījumos, kad tas nepieciešams tīklu vienotības un pārvaldājumu pakalpojumu integritātes nodrošināšanai.

4.2.6 Gadījumos, kad pakalpojumus sniedz iepirkumu rīkojošā iestāde vai iekšējā tirgus dalībnieks, jāparedz, ka minētie pakalpojumi, ja tie ir nepieciešami tīklu vienotības un pārvaldājumu pakalpojumu integritātes nodrošināšanai, var skart citu iestāžu teritorijas, kas robežojas un/vai atrodas tuvu iestādes, kas rīko iepirkuma procedūru un kas ir noslēgusi sabiedriskā pārvaldājuma līgumu bez konkursa, teritorijai. Lai šī iespēja nekļūtu par iespēju kropļot konkurenci, ir jāparedz, ka ārpus iepirkumu rīkojošās iestādes teritoriālās kompetences sniegtie pakalpojumu vērtība nedrīkst pārsniegt noteiktu daļu no pamatlīguma vērtības.

4.2.7 Jāparedz arī dažādu pašvaldību iekšējā tirgus dalībnieku savstarpējās sadarbības iespēja, it īpaši pētniecības un izstrādes jomā, jo citādi tie kļūtu strukturāli neefektīvāki par saviem potenciālajiem konkurentiem, kurus nesaista minētie ierobežojumi.

4.2.8 Šie jautājumi vēl jāprecizē gan no tiesiskās noteiktības, gan pakalpojumu sistēmas praktiskās organizācijas viedokļa. Jāatzīmē, ka Eiropas Kopienu Tiesas praksē (spriedumā lietā "Stadt Halle" 11.1.2005) noteiktie kritēriji attiecībā uz iekšējā tirgus dalībnieku nav skaidri definēti, piemēram formulējums "tādi elementi kā..." liek domāt, ka kritēriju saraksts nav pilnīgs. Nesenā tiesu prakse (spriedums lietā "Parking Brixen" 13.10.2005) vēlreiz uzsver tāda kontroles, kas ir līdzīgs pašas iestādes pakalpojumu kontrolei, kritērija izšķirošo nozīmi.

4.2.9 Visbeidzot, tas ir pārsteidzoši, ka attiecībā uz parastiem līgumu slēgšanas ar iekšējā tirgus dalībnieku bez konkursa

gadījumiem piemēro striktus noteiktus nosacījumus, kamēr dzelzceļa pārvaldājumu nozarei tiek noteikti īpaši izņēmumi, un līguma slēgšanai bez konkursa nav paredzēti nekādi nosacījumi, turklāt pamatojumā nav atrodams nekāds šādas situācijas skaidrojums.

4.3 *Pakalpojuma sniedzēja noskaidrošana ar piedāvājuma konkursa palīdzību.*

4.3.1 Papildus līguma slēgšanai ar iekšējā tirgus dalībnieku, priekšlikums paredz iespējas izmantot arī piedāvājumu konkursu. Piedāvājumu konkursa izmantošanai ir trīs izņēmumi:

- līgumu par pakalpojumu sniegšanu maza apjomā gadījumā;
- lai nodrošinātu vispārējas nozīmes pakalpojumu kontinuitāti gadījumos, kad to sniegšana ir pārtraukta vai kad pastāv to pārtraukšanas iespējamība;
- līgumu par vispārējas nozīmes reģionālo pārvaldājumu vai pārvaldājumu pa dzelzceļu lielos attālumos pakalpojumu sniegšanas gadījumā.

4.3.2 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja uzskata, ka pirmie divi izņēmumi pašos pamatos ir attaisnoti, kaut arī joprojām var diskutēt par izvēlētajiem līgumu par pakalpojumu sniegšanu mazā apjomā kritērijiem. Savukārt trešais kritērijs rada šaubas vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt — nozares nozīmīguma dēļ (aptuveni 50 miljardi euro liels apgrozījums), otrkārt — atšķirībā no līguma slēgšanas ar iekšējā tirgus dalībnieku, līguma slēgšanas nosacījumi ir mazāk saistoši, neskatoties uz 7. pantā paredzētajiem lietderīgajiem informēšanas pasākumiem, un treškārt tādēļ, ka dzelzceļa nozare nav tā nozare, kuru vajadzētu pilnībā atbrīvot no konkurences, izņemot gadījumu, kad ir jāievēro priekšlikuma regulai 5. panta 2. punktā noteiktajam regulējumam līdzīgs regulējums.

4.3.3 Jāsecina, ka pakalpojuma sniedzēja regulēta noskaidrošana ar konkursa palīdzību labāk nodrošinātu pārskatāmību, vienādu attieksmi, klientu un uzņēmumu interešu ievērošanu un ka pieņemtais risinājums, kas ir politiska kompromisa rezultāts, dokumentu padara juridiski nedaudz "asimetrisku".

4.4 *Kompensācijas par vispārējās nozīmes pakalpojumu sniegšanas saistībām.*

4.4.1 Priekšlikuma regulai 6. pants satur atsauci uz 4. pantu, kas daļēji atspoguļo spriedumu lietā "Altmark — Trans". Jebkura veida kompensācijai neatkarīgi no tās piešķiršanas nosacījumiem ir jāatbilst šiem noteikumiem. Bez konkursa noslēgtu līgumu gadījumā kompensācijām papildus visam citam jāatbilst arī pielikumā esošajiem noteikumiem, kas paredz noteikt kompensācijas apjomu, salīdzinot pakalpojumu sniegšanas apstākļus iepirkuma bez konkursa procedūras ietvaros ar pakalpojumu sniegšanas apstākļiem "tirgus situācijā" — situācijā, ja nebūtu jāņem vērā vispārējas nozīmes pakalpojumu sniegšanas saistības.

4.4.2 Dokumentā ir minētas divas situācijas:

- ja pakalpojuma sniedzēju noskaidro ar konkursa palīdzību, kompensācija par vispārējas nozīmes pakalpojumu saistību izpildi atbilst trim pirmajiem lietas “*Altmark-Trans*” spriedumā noteiktajiem nosacījumiem;
- ja līgums slēdz bez konkursa, kompensāciju vispārējas nozīmes pakalpojumu sniedzējam tikai daļēji ietekmē spriedumā lietā “*Altmark-Trans*” noteiktie kritēriji, un ir jāveic arī salīdzinošs pētījums par pakalpojuma ekonomisko vadību bez vispārējas nozīmes pakalpojumu saistībām.

4.4.3 Šī sistēma rada zināmu juridisku sarežģītību, kas rada nepieciešamību pēc skaidrākiem formulējumiem nolūkā nodrošināt pārskatāmību un labu pārvaldību attiecībā uz klientiem un nodokļu maksātājiem.

4.5 *Pakalpojumu kvalitāte un normatīvie akti sociālajā jomā.*

4.5.1 Komisija uzsver, ka priekšlikuma regulai mērķis ir atrisināt vispārējas nozīmes pakalpojumu saistību pārvaldījumu nozarē un kompensāciju par tām jautājumu, nevis apskatīt visus ar pakalpojumu kvalitāti, likumdošanu sociālajā jomā un patērētāju aizsardzību saistītos jautājumus. Tādējādi tikai 4. panta 7. rindkopā tiek apskatīts sociālo tiesību jautājums, un

arī tajā tas ir darīts daudznozīmīgā veidā. Patiesībā šis jautājums ir dalībvalstu kompetencē.

4.5.2 Priekšlikums, ko grozīja 2002. gadā, bija precīzāks attiecībā uz atbilstoša līmeņa sabiedrisko pārvaldījumu kvalitātes un pasažieru informēšanas definīciju un normatīvajiem aktiem sociālajā jomā (agrākais 4. pants, 4.a un 4.b pants).

4.5.3 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja izsaka nožēlu par to, ka jaunajā dokumentā nepietiekama uzmanību ir pievērsta kvalitātes, pasažieru informēšanas jautājumiem un garantijām, ko sniedz valstu normatīvie akti sociālajā jomā. Komiteja vēlas, lai Komisija pārņemtu 2002. gada priekšlikuma garu un papildinātu savu priekšlikumu, ievērojot subsidiaritātes un vietējo pašvaldību brīvās pārvaldes principu. Protams, runa nav par visaptveroša drošības, kvalitātes un pasažieru informēšanas kritēriju saraksta izstrādāšanu — vajadzētu noteikt tikai minimālās prasības šajās jomās.

4.6 *Pāreja no šibrīža situācijas uz jauno likumdošanu.*

4.6.1 Zināma neprecizitāte vērojama 8. panta 6. punktā, kurā ir noteikti konkurences apstākļi pārejas perioda otrajā pusē, bet nekas nav paredzēts attiecībā uz šā posma pirmo pusi, un tas neskar līgumu slēgšanu bez konkursa gadījumus.

Briseļē, 2006. gada 19. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja
Anne-Marie SIGMUND

PIELIKUMS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinumam

Zemāk minētais grozījums ieguva vairāk nekā ceturtdaļu balsu, taču tika noraidīts debašu laikā:

4.6. punkts

Papildināt 4.6. punktu ar šādu jaunu tekstu:

"Iekšzemes sabiedriskā transporta tirgi ES ir atvērti vai liberalizēti dažādās pakāpēs, sākot no tirgiem, kas joprojām ir slēgti un tirgiem, kuros ir atļauta regulēta konkurence, līdz tirgiem, kas ir pilnībā liberalizēti. Tādēļ nepieciešamas pārejas laiks, lai tirgi varētu pielāgoties regulai un sasniegt salīdzināmus līmeņus nolūkā novērst nevienlīdzības starp dalībvalstīm."

Pamatojums

Tika sniegts mutiski.

Balsojuma rezultāti:

Par: 22

Pret: 43

Atturējās: 3
