

## I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

## REGULAS

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1370/2007

(2007. gada 23. oktobris)

**par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ  
Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. un 89. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

(1) Līguma 16. pantā ir apstiprināts, ka vispārējās ekonomiskās nozīmes pakalpojumi ieņem svarīgu vietu Eiropas Savienības kopīgo vērtību sistēmā.

(2) Līguma 86. panta 2. punktā ir paredzēts, ka uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, attiecas Līgumā ietvertie noteikumi, un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ciktāl minēto noteikumu piemērojums netraucē tiem veikt uzticētos uzdevumus juridiski vai faktiski.

<sup>(1)</sup> OV C 195, 18.8.2006., 20. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 192, 16.8.2006., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. novembra Atzinums (OV C 140 E, 13.6.2002., 262. lpp.) un Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja (OV C 70 E, 27.3.2007., 1. lpp.), un Eiropas Parlamenta 2007. gada 10. maija Nostāja. Padomes 2007. gada 18. septembra Lēmums.

(3) Līguma 73. pants ir *lex specialis* attiecībā uz 86. panta 2. punktu. Tajā ir ietverti noteikumi, ko piemēro kompensācijām par sabiedrisku pakalpojumu sniegšanas saistībām iekšzemes transportā.

(4) Komisijas 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu" paredzētie galvenie mērķi ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamību un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu, vai arī piedāvāt dažu kategoriju pasažieriem, piemēram, pensionāriem, īpašas tarifu likmes un likvidēt atšķirības starp dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, kuras var radīt būtiskus konkurences izkropļojumus.

(5) Pašlaik daudzus vispārējās ekonomiskās nozīmes sauszemes pasažieru transporta pakalpojumus nevar piedāvāt, jo tiem nav saimnieciska pamatojuma. Kompetentajām dalībvalstu iestādēm ir jāspēj attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu. Nodrošinot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, tās var izmantot šādus mehānismus: dot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ekskluzīvas tiesības, piešķirt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem finanšu kompensāciju un definēt visiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piemērojamus vispārējus noteikumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. Ja saskaņā ar šo regulu dalībvalstis izvēlas tās darbības jomā neietvert konkrētus vispārējus noteikumus, būtu jāpiemēro vispārējais valsts atbalsta režīms.

- (6) Vairākas dalībvalstis ir ieviesušas tiesību aktus, kuros, izmantojot pārredzamas un taisnīgas piešķiršanas procedūras, paredzēts piešķirt ekskluzīvas tiesības un pakalpojumu valsts līgumus vismaz attiecībā uz daļu no to sabiedriskā transporta tirgus. Tādējādi dalībvalstu savstarpējā tirdzniecība ir ievērojami vērsusies plašumā, un vairāki sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji tagad sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vairāk nekā vienā dalībvalstī. Pārmaiņas valstu tiesību aktos tomēr ir radījušas atšķirības piemērojamos procedūrās, kā arī juridisku noteiktību attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju tiesībām un kompetento iestāžu pienākumiem. Padomes Regulā (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē<sup>(1)</sup> nav noteikts, kā Kopienā jāpiešķir pakalpojumu valsts līgumi, un konkrēti – tā neparedz apstākļus, kādos būtu jāriko konkurss par tādiem līgumiem. Tālab būtu jāatjaunina Kopienas tiesiskais regulējums.
- (7) Pētījumi, kas veikti dalībvalstīs, kuru sabiedriskā transporta nozarē jau vairākus gadus ir bijusi konkurence, un tajās gūtā pieredze rāda, ka, ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci – ar attiecīgiem drošības noteikumiem –, pakalpojumus var padarīt pievilcīgākus, novatoriskākus un lētākus, netraucējot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem turpināt uzticēto uzdevumu veikšanu. Tādu pieeju ir atbalstījusi Eiropadome saskaņā ar 2000. gada 28. marta tā dēvēto Lisabonas procesu, kurā Komisija, Padome un dalībvalstis, ciktāl ļauj to attiecīgās pilnvaras, tika aicinātas "paātrināt liberalizāciju tādās nozarēs kā ... transports".
- (8) Būtu jāļauj pasažieru transporta tirgiem, kuros ierobežojumi ir atcelti un kuros nav ekskluzīvu tiesību, saglabāt īpatnības un darbības metodes, ciktāl tās nav pretrunā Līguma prasībām.
- (9) Lai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus varētu organizēt tā, lai tie vislabāk atbilstu sabiedrības vajadzībām, visām kompetentajām iestādēm saskaņā ar šajā regulā ietvertajiem nosacījumiem jāspēj brīvi izvēlēties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus, ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses. Lai nodrošinātu pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes pret konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem un proporcionalitātes principa piemērošanu, piešķirot kompensācijas vai ekskluzīvas tiesības, ir svarīgi, lai kompetentās iestādes pakalpojumu valsts līgumā ar izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju būtu definēta
- sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību būtība un tādas atbildības apjoms, par ko panākta vienošanās. Līguma forma vai nosaukums var atšķirties atkarībā no dalībvalsts tiesību sistēmas.
- (10) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, nav atzīts par lietderīgu attiecināt šo regulu uz pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu minētajā konkrētajā nozarē. Uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu organizāciju iekšējos ūdensceļos un, ciktāl uz tiem neattiecas īpaši Kopienas tiesību akti, arī valsts jūras ūdeņos tādējādi attiecas vispārējie Līguma principi, ja vien dalībvalstis neizvēlas piemērot šo regulu minētajām konkrētajām nozarēm. Ar šo regulu neliedz integrēt iekšējos ūdensceļos un valsts jūras ūdeņos piedāvātos pakalpojumus plašākā pilsētu, priekšpilsētu vai reģionālā sabiedriskā pasažieru transporta tīklā.
- (11) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz kravu transporta pakalpojumiem, šajā regulā nav atzīts par lietderīgu regulēt pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu minētajā konkrētajā nozarē. Tādējādi trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā kravu transporta pakalpojumu organizācijai būtu jāatbilst Līguma vispārējiem principiem.
- (12) No Kopienas tiesību aktu viedokļa nav svarīgi, vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus veic valsts vai privāti uzņēmumi. Šī regula pamatojas uz Līguma 295. pantā minēto neitralitātes principu attiecībā uz īpašumtiesību sistēmu, uz Līguma 16. pantā minēto iespēju dalībvalstīm brīvi definēt vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumus, kā arī uz Līguma 5. pantā minētajiem subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem.
- (13) Dažus pakalpojumus, kas bieži vien ir saistīti ar noteiktu infrastruktūru, galvenokārt izmanto vēsturiskas nozīmes dēļ vai tūrisma mērķiem. Tā kā šādus pakalpojumus sniedz acīmredzami citādā nolūkā nekā sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšana, tos nereglamentē noteikumi un procedūras, kas attiecas uz sabiedriskajiem pakalpojumiem izvīrītajām prasībām.
- (14) Ja kompetentās iestādes ir atbildīgas par sabiedriskā transporta tīkla organizēšanu, līdztekus transporta pakalpojumu sniegšanai šāda atbildība var attiekties uz daudzām citām darbībām un funkcijām, attiecībā uz kurām kompetentajām iestādēm jābūt brīvai izvēlei – vai nu veikt tās pašām, vai arī pilnībā vai daļēji uzticēt kādai trešai personai.

(1) OVL 156, 28.6.1969., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

- (15) Ilgtermiņa līgumu rezultāts var būt tirgus slēgšana uz nevajadzīgi ilgu laiku, tādējādi mazinot labvēlīgo konkurences spiediena ietekmi. Lai pēc iespējas mazāk kropļotu konkurenci, vienlaikus sargājot pakalpojumu kvalitāti, pakalpojumu valsts līgumiem vajadzētu būt termiņa līgumiem. Šāda līguma pagarināšana varētu būt atkarīga no tā, vai transporta pakalpojumu lietotāji to vērtē pozitīvi. Ir jāparedz pakalpojumu valsts līgumu termiņu pagarināšana uz laiku, kas nepārsniedz pusi no tā sākotnējā termiņa, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam jāiegulda līdzekļi aktīvos, kuru amortizācijas laikposms ir ārkārtīgi ilgs, kā arī attiecībā uz attālākiem reģioniem, kā minēts Līguma 299. pantā, ņemot vērā to konkrētās iezīmes un ierobežojumus. Turklāt, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ieguldījumus infrastruktūrā vai ritošajā sastāvā un transportlīdzekļos, kas ir ārkārtas ieguldījumi tādēļ, ka tie abos gadījumos attiecas uz lieliem līdzekļu apjomiem, un ja vien līgums ir piešķirts saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, vajadzētu būt iespējai pagarināt līgumu pat vēl uz ilgāku laiku.
- (16) Ja pakalpojumu valsts līguma noslēgšana var būt par iemeslu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nomaiņai, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām lūgt izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju piemērot noteikumus, kas ietverti Padomes Direktīvā 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā<sup>(1)</sup>. Ar šo direktīvu dalībvalstīm nav liegts sargāt tādu darbinieku tiesību nodošanas nosacījumus, uz ko neattiecas Direktīva 2001/23/EK, un tādējādi vajadzības gadījumā ņemt vērā sociālos standartus, kas noteikti attiecīgās valsts normatīvajos vai administratīvajos aktos, kā arī koplīgumos vai līgumos, kas noslēgti starp sociālajiem partneriem.
- (17) Ievērojot subsidiaritātes principu, kompetentās iestādes var paredzēt sociālus un kvalitatīvus kritērijus, lai saglabātu un uzlabotu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kvalitātes standartus, piemēram, attiecībā uz minimālajiem darba apstākļiem, pasažieru tiesībām, vajadzībām, kādas ir personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai vides aizsardzību, pasažieru darbinieku drošību, kā arī koplīguma saistībām un citiem noteikumiem un nolīgumiem attiecībā uz darba vietu un sociālo aizsardzību vietā, kurā sniedz pakalpojumu. Lai nodrošinātu pārredzamus un salīdzināmus konkurences nosacījumus tirgus dalībnieku starpā un novērstu sociālo dempinga risku, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām piemērot īpašus sociālos un pakalpojumu kvalitātes standartus.
- (18) Jebkura vietēja iestāde vai, ja tādas nav, jebkura valsts iestāde saskaņā ar atbilstīgiem attiecīgās valsts tiesību aktiem var izvēlēties pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus teritorijā, ko tā pārvalda, vai bez konkursa uzticēt tos tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam. Lai nodrošinātu vienādu konkurences nosacījumu ievērošanu, šāda iespēja pašai sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus tomēr ir stingri jākontrolē. Vajadzīgā kontrole būtu jāveic kompetentajai iestādei vai kompetento iestāžu grupai, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai nu kolektīvi, vai ar savu locekļu starpniecību. Turklāt kompetentajai iestādei, kas pati sniedz transporta pakalpojumus, vai tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam būtu jāliedz piedalīties konkursa procedūrās ārpus šīs iestādes pārvaldītās teritorijas. Iestādei, kas kontrolē tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju, arī būtu jāļauj liegt šim pakalpojumu sniedzējam piedalīties konkursos, ko organizē minētās iestādes teritorijā. Tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju darbību ierobežojumi neskar iespēju tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Turklāt smagā dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas tiesību tieša piešķiršana neliedz kompetentajām iestādēm iespēju piešķirt tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvaja pakalpojumus.
- (19) Apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentajām iestādēm tomēr būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšuzņēmuma līgumus par savu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējs. Turklāt apakšuzņēmējam nebūtu jāliedz iespēja piedalīties konkursos jebkuras kompetentās iestādes teritorijā. Kompetentajai iestādei vai tās tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam apakšuzņēmēju vajadzētu izvēlēties saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.
- (20) Ja kāda valsts iestāde vispārējas nozīmes pakalpojumus izvēlas uzticēt trešai personai, tai ir jāizvēlas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, ievērojot gan Kopienas tiesību aktus par valsts līgumiem un koncesijām, kā paredzēts Līguma 43. līdz 49. pantā, gan pārredzamības un vienādas attieksmes principu. Konkrēti, šī regula neskar pienākumus, ko piemēro valsts iestādēm saskaņā ar direktīvām par valsts līgumu piešķiršanu, ja pakalpojumu valsts līgumi ir to darbības jomā.

(<sup>1</sup>) OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.

- (21) Būtu jānodrošina efektīva tiesiskā aizsardzība ne vien valsts līgumu piešķiršanai, uz ko attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs <sup>(1)</sup>, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru <sup>(2)</sup>, bet arī citiem valsts līgumiem, kas piešķirti saskaņā ar šo regulu. Ir vajadzīga efektīva pārskatīšanas procedūra, un tai vajadzētu būt salīdzināmai ar atbilstīgajām procedūrām, kas noteiktas, attiecīgi, Padomes Direktīvā 89/665/EEK (1989. gada 21. decembris) par to normatīvo un administratīvo aktu koordinēšanu, kuri attiecas uz izskatīšanas procedūru piemērošanu, piešķirot piegādes un uzņēmuma līgumus valsts vajadzībām <sup>(3)</sup>, un Padomes Direktīvā 92/13/EEK (1992. gada 25. februāris), ar ko koordinē normatīvos un administratīvos aktus par to, kā piemēro Kopienas noteikumus par līgumu piešķiršanas procedūrām, ko piemēro subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē <sup>(4)</sup>.
- (22) Dažos uzaicinājumos uz konkursu kompetentajām iestādēm jādefinē un jāapraksta kompleksas sistēmas. Tādēļ, piešķirot līgumus šādos gadījumos, šīm iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām pēc piedāvājumu iesniegšanas veikt sarunas par šādu līgumu elementiem ar daļu vai visiem iespējamajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.
- (23) Ja līgumi attiecas uz nenozīmīgām summām vai pakalpojumu sniegšanu necīgos attālumos, pakalpojumu valsts līgumu konkursiem nevajadzētu būt obligātiem. Šajā sakarā lielākām summām vai attālumiem būtu jāļauj kompetentajām iestādēm ņemt vērā mazo un vidējo uzņēmumu īpašās intereses. Kompetentajām iestādēm nevajadzētu būt tiesīgām sadalīt līgumus vai tīklus, lai izvairītos no konkursa organizēšanas.
- (24) Ja pastāv iespēja, ka pakalpojumu sniegšanā var iestāties pārtraukums, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām ieviest ārkārtas īstermiņa pasākumus tikmēr, kamēr nav piešķirts jauns pakalpojumu valsts līgums, kas ir saskaņā ar visiem šajā regulā paredzētajiem piešķiršanas nosacījumiem.
- (25) Pasažieru transports pa dzelzeļu rada īpašas problēmas, kas saistītas ar ieguldījumu nastu un infrastruktūras izmaksām. Komisija 2004. gada martā iesniedza priekšlikumu grozīt Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību <sup>(5)</sup>, lai visiem Kopienas dzelzceļa uzņēmumiem nodrošinātu piekļuvi visu dalībvalstu infrastruktūrai starptautisku pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas vajadzībām. Šīs regulas mērķis ir izveidot tiesisku regulējumu kompensācijai un/vai paredzēt ekskluzīvas tiesības uz pakalpojumu valsts līgumiem, nevis vēl vairāk atvērt tirgu dzelzceļa pakalpojumiem.
- (26) Attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem ar šo regulu katrai kompetentajai iestādei saistībā ar pakalpojumu valsts līgumu atļauj izvēlēties sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniedzēju. Tā kā dažādas dalībvalstis šajā ziņā dažādi organizē savu teritoriju, kompetentajām iestādēm pamatoti var atļaut piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem.
- (27) Kompensāciju, ko piešķir kompetentās iestādes, lai segtu izmaksas, kas radušās, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, aprēķina tā, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju. Ja kāda kompetentā iestāde paredz piešķirt pakalpojumu valsts līgumu, neizsludinot konkursu, tai būtu jāievēro arī sīki izstrādāti noteikumi, nodrošinot, lai kompensāciju summa būtu atbilstīga, un atspoguļojot vēlmi nodrošināt pakalpojumu efektivitāti un kvalitāti.
- (28) Pielikuma aprēķinu shēmā pienācīgi ņemot vērā jebkādu ietekmi, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei ir uz pieprasījumu pēc sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, kompetentā iestāde un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs var pierādīt, ka pārmērīga kompensācija ir novērsta.
- (29) Lai piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, izņemot ārkārtas pasākumus un līgumus, kas attiecas uz nelieliem attālumiem, kompetentajām iestādēm būtu vismaz vienu gadu iepriekš jāveic vajadzīgie pasākumi, lai publiskotu faktu, ka tās paredz piešķirt šādus līgumus, tādējādi dodot iespēju atsaukties iespējamiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.

(1) OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/97/EK (OV L 363, 20.12.2006., 107. lpp.).

(2) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/97/EK.

(3) OV L 395, 30.12.1989., 33. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 92/50/EEK (OV L 209, 24.7.1992., 1. lpp.).

(4) OV L 76, 23.3.1992., 14. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/97/EK.

(30) Uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti tieši, būtu jāattiecinā lielāka pārredzamība.

(5) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).



- (31) Tā kā kompetentajām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem būs vajadzīgs laiks, lai pielāgotos šai regulai, būtu jāparedz pārejas mehānismi. Lai saskaņā ar šo regulu pakāpeniski piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, dalībvalstīm pēc pārejas laika pirmās puses beigām sešu mēnešu laikā būtu jāsniedz Komisijai progresa ziņojums. Pamatojoties uz šiem ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus pasākumus.
- (32) Pārejas laikā kompetentās iestādes šīs regulas noteikumus var ieviest dažādos laikos. Tādējādi var gadīties, ka šajā posmā sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji no tirgiem, kuros šī regula vēl nav piemērota, piesakās uz konkursiem par pakalpojumu valsts līgumiem tirgos, kas regulētai konkurencei ir kļuvuši ātrāk pieejami. Lai ar samērīgu rīcību izvairītos no jebkādas nestabilitātes atvērtā sabiedriskā transporta tirgū, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām pārejas laika otrajā pusē noraidīt piedāvājumus, ko iesniedz uzņēmumi, ja vairāk nekā pusi no šo uzņēmumu sabiedriskā transporta pakalpojumu vērtības nepiešķir saskaņā ar šo regulu, ar noteikumu, ka šo noraidījumu piemēro bez diskriminācijas un ka lēmumu pieņem, pirms izsludināts konkurss.
- (33) Eiropas Kopienų Tiesa 2003. gada 24. jūlija sprieduma lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* <sup>(1)</sup> 87. līdz 95. punktā norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas nav priekšrocības Līguma 87. panta nozīmē, ja ir ievēroti četri kumulatīvi nosacījumi. Ja nav ievēroti šie nosacījumi un ir ievēroti galvenie nosacījumi, lai piemērotu Līguma 87. panta 1. punktu, sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts, un uz to attiecas Līguma 73., 86., 87. un 88. pants.
- (34) Kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem var izrādīties vajadzīga iekšzemes pasažieru transporta nozarē, lai uzņēmumi, kas atbild par sabiedriskajiem pakalpojumiem, darbotos, pamatojoties uz principiem un ievērojot nosacījumus, kas ļauj tiem veikt savus uzdevumus. Tāda kompensācija var būt saderīga ar Līgumu atbilstīgi tā 73. pantam, ievērojot konkrētus nosacījumus. Pirmkārt, tā ir jāpiešķir, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu, kas ir vispārējas nozīmes pakalpojumi Līguma nozīmē. Otrkārt, lai izvairītos no nepamatotiem konkurences izkropļojumiem, tai nevajadzētu būt lielākai par apjomu, kas vajadzīgs, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību radītās tīrās izmaksas, ņemot vērā ar to radītos ienākumus un samērīgu peļņu.
- (35) Saskaņā ar šo regulu kompetento iestāžu piešķirtās kompensācijas tādējādi var atbrīvot no Līguma 88. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējās paziņošanas prasības.
- (36) Ar šo regulu aizstāj Regulu (EEK) Nr. 1191/69; tādēļ minētā regula būtu jāatceļ. Trīs gadu pārejas laiks palīdzēs pakāpeniski pārtraukt kompensāciju par sabiedriskā kravu transporta pakalpojumiem, kādu Komisija nav atļāvusi saskaņā ar Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu. Jebkurai kompensācijai, ko piešķir saistībā ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu un kas nav kompensācija, uz kuru attiecas šī regula, un kas varētu ietvert valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, vajadzētu atbilst Līguma 73., 86., 87. un 88. panta noteikumiem, tostarp jebkurai attiecīgai Eiropas Kopienų Tiesas interpretācijai un jo īpaši tās nolēmumam lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Izskatot šādu gadījumu, Komisijai tādēļ būtu jāpiemēro principi, kas līdzvērtīgi šajā regulā izklāstītajiem principiem, vai vajadzības gadījumā citi tiesību akti vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumu jomā.
- (37) Šī regula attiecas uz piemērošanas jomu Padomes Regulai (EEK) Nr. 1107/70 (1970. gada 4. jūnijs) par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem <sup>(2)</sup>. Iepriekšējo regulu uzskata par novecojušu, jo tā ierobežo Līguma 73. panta piemērošanu, nesniedzot atbilstīgu juridisko pamatu pašreizējo ieguldījumu shēmu atļaušanai, jo īpaši attiecībā uz valsts un privātā sektora partnerībā veiktiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā. Tādējādi tā būtu jāatceļ, lai Līguma 73. pantu varētu pareizi piemērot nozares nepārtrauktai attīstībai, neskarot šo regulu vai Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 (1969. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa transporta uzņēmumos <sup>(3)</sup>. Lai vēl vairāk veicinātu attiecīgo Kopienų noteikumu piemērošanu, Komisija 2007. gadā ierosinās valsts atbalsta pamatnostādnes ieguldījumiem dzelzceļos, tostarp ieguldījumiem infrastruktūrā.
- (38) Lai novērtētu šīs regulas īstenošanu un notikumu attīstību, nodrošinot sabiedrisko pasažieru transportu Kopienā, jo īpaši – lai novērtētu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu kvalitāti un pakalpojumu valsts līgumu tiešās piešķiršanas ietekmi, Komisijai būtu jāsaģatavo ziņojums. Vajadzības gadījumā šim ziņojumam var pievienot attiecīgus priekšlikumus par to, kā grozīt šo regulu,

<sup>(2)</sup> OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 543/97 (OV L 84, 26.3.1997., 6. lpp.).

<sup>(3)</sup> OV L 156, 28.6.1969., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

<sup>(1)</sup> [2003] ECR I-7747.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### Mērķis un piemērošanas joma

1. Šīs regulas mērķis ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai, cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien.

Lai to nodrošinātu, šajā regulā ir definēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.

2. Šo regulu piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļiem un citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem, kā arī autoceļiem, izņemot pakalpojumiem, ko sniedz galvenokārt to vēsturiskās vai tūrisma nozīmes dēļ. Dalībvalstis var piemērot šo regulu sabiedriskajam pasažieru transportam pa iekšējiem ūdensceļiem un – neskarot Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) <sup>(1)</sup> – arī valsts jūras ūdeņos.

3. Šo regulu nepiemēro būvdarbu valsts koncesijām Direktīvas 2004/17/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta nozīmē vai Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 3. punkta nozīmē.

### 2. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā:

- a) "sabiedriskais pasažieru transports" ir vispārējas ekonomiskās nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;
- b) "kompetenta iestāde" ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgā ģeogrāfiskajā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transportā, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;

- c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetentā iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals;
- d) "sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums vai uzņēmumu grupa, kas veic sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai jebkura valsts struktūra, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus;
- e) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību;
- f) "ekskluzīvas tiesības" ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam;
- g) "kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem" ir jebkura priekšrocība, jo īpaši finansiāla, ko valsts iestāde tieši vai netieši piešķir no valsts resursu līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanas laikā, vai priekšrocība, kas saistīta ar šo laikposmu;
- h) "tieša piešķiršana" ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana noteiktam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam bez iepriekšējas konkursa procedūras;
- i) "pakalpojumu valsts līgums" ir viens vai vairāki akti, kas uzliek juridiskas saistības un kuros ir apliecināta kādas kompetentās iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, uzticot šim sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam tādu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu apsaimniekošanu un sniegšanu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; atkarībā no dalībvalsts tiesību aktiem līgums var būt arī kompetentās iestādes pieņemts lēmums:
  - individuāla tiesību akta vai normatīva akta formā vai
  - kurā ir nosacījumi, kā kompetentā iestāde pati sniedz pakalpojumus vai uztic šādu pakalpojumu sniegšanu tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam;
- j) "iekšējs pakalpojumu sniedzējs" ir juridiski patstāvīgs subjekts, ko kompetentā iestāde vai, vairāku iestāžu gadījumā, vismaz viena kompetentā vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības;

<sup>(1)</sup> OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

- k) "vērtība" ir sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, maršruta, pakalpojumu valsts līguma vai kompensācijas shēmas vērtība, kas līdzinās sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja vai sniedzēju atalgojuma kopsummai bez PVN, ietverot visu tipu kompensācijas, ko izmaksā valsts iestādes, un biļešu pārdošanas ieņēmumus, ko neatmaksā attiecīgajai kompetentajai iestādei;
- l) "vispārējs noteikums" ir pasākums, kas bez diskriminācijas attiecas uz visiem viena tipa sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem kādā ģeogrāfiskā apgabalā, par ko ir atbildīga kompetentā iestāde;
- m) "integrēti sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi" ir noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā savstarpēji saistīti transporta pakalpojumi, kam ir viens informācijas dienests, biļešu sistēma un grafiks.
- b) iepriekš objektīvi un pārredzami jānosaka:
- i) parametri kompensācijas maksājumu, ja tādi ir, aprēķināšanai; un
- ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veids un apjoms;

tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana. Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu, šos parametrus nosaka tā, lai neviens kompensācijas maksājums nevarētu pārsniegt to summu, kas vajadzīga, lai segtu neto finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, kas radusies, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, ko patur sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, un samērīgu peļņu;

### 3. pants

#### Pakalpojumu valsts līgumi un vispārēji noteikumi

1. Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, tādās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar ko paredzēts noteikt maksimāli pieļaujamo tarifu visiem pasažieriem vai dažu kategoriju pasažieriem, arī var iekļaut vispārējos noteikumus. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, saskaņā ar 4. un 6. pantā un pielikumā izklāstītajiem principiem kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumus paredzēto tarifu saistību ievērošana. Tas tā ir neatkarīgi no kompetento iestāžu tiesībām pakalpojumu valsts līgumos iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paredzot maksimāli pieļaujamos tarifus.

3. Neskarot Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu, dalībvalstis šo regulu var neattiecināt uz vispārējiem noteikumiem par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, studentiem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šos vispārējos noteikumus dara zināmus saskaņā ar Līguma 88. pantu. Jebkādā šādā paziņojumā ietver pilnīgu informāciju par pasākumu un, konkrēti, sīki izklāstītu informāciju par aprēķinu metodi.

### 4. pants

#### Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs

1. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos:

- a) skaidri jādefinē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas;

- c) paredz kārtību ar pakalpojumu sniegšanu saistītu izmaksu sadalei. Izmaksas konkrēti var ietvert izmaksas, kas saistītas ar personālu, enerģiju, maksājumiem par infrastruktūru, sabiedrisko transportlīdzekļu, ritošā sastāva un instalāciju, kas vajadzīgas, lai sniegtu pasažieru transporta pakalpojumus, profilaksi un remontu, kā arī pastāvīgās izmaksas un pietiekamu kapitāla rentabilitāti.

2. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos paredz kārtību no biļešu pārdošanas iegūto ieņēmumu sadalei, ko var paturēt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, atmaksājot kompetentajai iestādei vai sadalīt abām pusēm.

3. Pakalpojumu valsts līgumi ir terminēti, un tie nav ilgāki par desmit gadiem autobusu pakalpojumiem un par 15 gadiem – pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem. Termins pakalpojumu valsts līgumiem, kas attiecas uz vairāku tipu transportu, nav ilgāks par 15 gadiem, ja dzelzceļa pārvadājumi vai citu tipu pārvadājumi pa sliežu ceļiem vērtības ziņā ir lielāki par 50 % no attiecīgo pakalpojumu vērtības.

4. Vajadzības gadījumā, ņemot vērā aktīvu amortizācijas nosacījumus, pakalpojumu valsts līguma termiņu var pagarināt ne vairāk kā par 50 %, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nodrošinātie aktīvi ir gan ievērojami apjomīgi attiecībā uz visiem aktīviem, kas ir vajadzīgi pakalpojumu valsts līgumā paredzēto pasažieru transporta pakalpojumu veikšanai, gan ir saistīti galvenokārt ar tiem pasažieru transporta pakalpojumiem, uz ko attiecas līgums.

Ja to pamato izmaksas, kas rodas īpašā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ, pakalpojumu valsts līgumus, kas paredzēti 3. punktā, attālākajos reģionos var pagarināt ne vairāk kā par 50 %.

Ja to pamato kapitāla amortizācija saistībā ar ārkārtējām investīcijām infrastruktūrā, ritošajā sastāvā vai transportlīdzekļos un ja pakalpojumu valsts līgumu piešķir saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, pakalpojumu valsts līgumam var būt ilgāks termiņš. Lai šādā gadījumā nodrošinātu pārredzamību, kompetentā iestāde viena gada laikā pēc līguma noslēgšanas nosūta Komisijai šo pakalpojumu valsts līgumu un faktus, kas pamato tā ilgāku termiņu.

5. Neskarot valsts un Kopienas tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, kompetentās iestādes var prasīt, lai izraudzītais sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs pakalpojumu sniegšanai iepriekš pieņemtam personālam dotu tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē. Ja kompetentās iestādes prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu konkrētiem sociāliem standartiem, konkursa dokumentos un pakalpojumu valsts līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar pakalpojumiem.

6. Ja kompetentās iestādes saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu noteiktiem kvalitātes standartiem, šos standartus iekļauj konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos.

7. Konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos pārredzami norāda, vai un kādā apjomā var apsvērt apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu. Ja slēdz apakšuzņēmuma līgumus, pakalpojumu sniedzējam, kuram saskaņā ar šo regulu uzticēta sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārvaldīšana un sniegšana, ir pienākums pašam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu būtisku daļu, kas var būt arī mazāka par pusi. Pakalpojumu valsts līgums, kas vienlaikus attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu izveidi, ierīkošanu un darbību, var ļaut slēgt apakšuzņēmuma līgumus par šo pakalpojumu darbības nodrošināšanu pilnā apjomā. Saskaņā ar attiecīgās valsts un Kopienas tiesību aktiem pakalpojumu valsts līgumā paredz nosacījumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai.

#### 5. pants

### Pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana

1. Pakalpojumu valsts līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvās 2004/17/EK vai 2004/18/EK, sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 6. punktu.

2. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetenta vietēja iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kompetentā vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas. Ja kompetentā vietējā iestāde pieņem šādu lēmumu, piemēro šādus nosacījumus:

- a) lai noteiktu, vai kompetentā vietējā iestāde veic šādu kontroli, ņem vērā to, cik lielā mērā tā ir pārstāvēta administratīvās, vadības vai pārraudzības struktūrās, kādas ir statūtos ietvertās normas, kas uz to attiecas, kādas tai ir īpašumtiesības un faktiskā ietekme uz stratēģiskiem lēmumiem un individuāliem vadības lēmumiem, kā arī kontrole pār tiem. Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kompetentajai valsts iestādei, jo īpaši valsts un privātā sektora partnerībā, nav obligāti jābūt 100 % īpašumtiesībām, lai nodibinātu kontroli šā punkta nozīmē, ar noteikumu, ka valsts ietekme dominē un kontroli var nodibināt, pamatojoties uz citiem kritērijiem;
- b) nosacījums šā punkta piemērošanai ir tāds, ka tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs un jebkurš subjekts, ko minētais pakalpojumu sniedzējs kaut minimāli ietekmē, sabiedriskā pasažieru transporta darbības veic kompetentās vietējās iestādes teritorijā – neatkarīgi no jebkādam ārējām līnijām vai citiem šīs darbības palīgelementiem, kas iesniedzas kompetento vietējo kaimiņu iestāžu teritorijā, – un nepiedalās konkursos, ko attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu organizē ārpus minētās kompetentās vietējās iestādes teritorijas;
- c) neatkarīgi no b) apakšpunkta tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs var piedalīties taisnīgos konkursos, sākot ar diviem gadiem pirms šim pakalpojumu sniedzējam tieši piešķirtā pakalpojumu valsts līguma beigām, ar nosacījumu, ka ir pieņemts galīgs lēmums nodot tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja līgumā ietvertos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus taisnīgai konkursa procedūrai un ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nav noslēdzis citu tieši piešķirtu pakalpojumu valsts līgumu;
- d) ja nav kompetentās vietējās iestādes, a), b) un c) apakšpunktu piemēro valsts iestādei attiecībā uz tādu ģeogrāfisku teritoriju, kas nav visa valsts, ar noteikumu, ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nepiedalās konkursos, kas attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu tiek organizēti ārpus teritorijas, kurai pakalpojumu valsts līgums ir ticis piešķirts;



e) ja saskaņā ar 4. panta 7. punktu apsver apakšuzņēmuma līguma slēgšanu, iekšējam pakalpojumu sniedzējam ir pienākums pašam sniegt lielāko daļu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu.

3. Jebkura kompetentā iestāde, kas uztic pakalpojumus trešai personai, kura nav tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs, piešķir pakalpojumu valsts līgumus, izsludinot konkursu, izņemot 4., 5. un 6. punktā paredzētos gadījumus. Konkurssam pieņemtā procedūra ir atvērta visiem pakalpojumu sniedzējiem, un tajā ievēro pārredzamības, taisnīguma un nediskriminācijas principu. Pēc piedāvājumu iesniegšanas un varbūtējas iepriekšējas atlases procedūrā var ietvert sarunas saskaņā ar šiem principiem, lai noteiktu, kā vislabāk izpildīt īpašas vai sarežģītas prasības.

4. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus vai nu tad, ja to gada caurmēra vērtību lēš kā mazāku par EUR 1 000 000 vai ja saskaņā ar tiem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi ir sniegti mazāk par 300 000 kilometru gadā.

Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu, kas tieši piešķirts mazam un vidējam uzņēmumam, kas izmanto ne vairāk kā 23 transportlīdzekļus, šīs robežvērtības var palielināt vai nu līdz gada vidējai vērtībai, kas lēsta kā mazāka par EUR 2 000 000 vai mazāka par 600 000 kilometru, ja tās attiecas uz ikgadējo sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu.

5. Ja pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu notikt, kompetentā iestāde var veikt ārkārtas pasākumus. Šie ārkārtas pasākumi ir tiešs piešķirums vai oficiāla vienošanās par pakalpojumu valsts līguma pagarināšanu, vai prasība izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir tiesības pārsūdzēt lēmumu par pienākuma noteikšanu izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Pakalpojumu valsts līguma piešķiršana vai pagarināšana ar ārkārtas pasākumu vai šāda līguma uzlikšana par pienākumu nepārsniedz divus gadus.

6. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.

7. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 2. līdz 6. punktu pieņemtos lēmumus var efektīvi un ātri pārskatīt, ja to prasa jebkura persona, kurai ir vai ir bijusi interese saņemt noteiktu līgumu un kurai ir vai var tikt nodarīts kaitējums ar iespējamo pārkāpumu, pamatojoties uz to, ka ar šādiem lēmumiem ir pārkāpti Kopienas tiesību akti vai attiecīgās valsts tiesību akti, ar kuriem tos īsteno.

Ja struktūras, kas ir atbildīgas par pārskatīšanas procedūrām, pēc būtības nav tiesu iestādes, to lēmumiem vienmēr sniedz rakstisku pamatojumu. Turklāt šādā gadījumā ir jābūt noteikumam, ka jebkurš iespējama nelikumīgais pasākums, kuru veikusi pārskatīšanas struktūra, vai jebkura kļūda tai piešķirto pilnvaru īstenošanā var tikt izskatīta tiesā vai citā struktūrā, kas ir tiesa Līguma 234. panta nozīmē un kas ir neatkarīga no līgumslēdzēja iestādes un pārskatīšanas struktūras.

#### 6. pants

### Kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem

1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem vai kādu pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu valsts līgumu, kas tieši piešķirts saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. vai 6. punktu, vai ar kādiem vispārējiem noteikumiem, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem.

2. Pēc Komisijas rakstiska lūguma dalībvalstis trīs mēnešos vai ilgākā laikā, kas var būt noteikts minētajā lūgumā, dara zināmu visu informāciju, ko Komisija uzskata par vajadzīgu, lai noteiktu, vai piešķirtā kompensācija ir saderīga ar šo regulu.

#### 7. pants

### Publicēšana

1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā dara zināmu atklātībai apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga, par izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensāciju maksājumiem un ekskluzīvām tiesībām, kas piešķirtas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kā atlīdzība. Šis ziņojums nošķir autobusu transportu un sliežu ceļu transportu. Tas ļauj pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību un attiecīgos gadījumos ietver informāciju par jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu.

2. Katra kompetentā iestāde pieņem vajadzīgos pasākumus, lai vēlākais gadu pirms konkursa procedūras sākšanas vai gadu pirms tiesās piešķiršanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētu vismaz šādu informāciju:

- a) kompetentās iestādes nosaukumu un adresi;
- b) paredzētās piešķiršanas veidu;
- c) iespējamus ar piešķiršanu saistītus pakalpojumus un teritorijas.

Kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu nublicēt šo informāciju, ja pakalpojumu valsts līgums attiecas mazāk nekā uz 50 000 kilometros sniegtu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu.

Ja šī informācija mainās pēc tās publicēšanas, kompetentā iestāde iespējami drīz publicē labojumu. Šis labojums neskar tiešās piešķiršanas vai konkursa procedūras sākšanas dienu.

Šo punktu nepiemēro 5. panta 5. punktam.

3. Ja saskaņā ar 5. panta 6. punktu ir tieši piešķirti pakalpojumu valsts līgumi pārvadājumiem pa dzelzceļu, kompetentā iestāde vēlākais viena gada laikā pēc piešķiršanas dara zināmu atklātībai šādu informāciju:

- a) līgumslēdzēja nosaukumu, tā īpašniekus un, attiecīgā gadījumā, nosaukumu personai vai personām, kam ir juridiskā kontrole;
- b) pakalpojumu valsts līguma darbības ilgumu;
- c) sniedzamo pasažieru transporta pakalpojumu aprakstu;
- d) finanšu kompensācijas parametru aprakstu;
- e) kvalitātes mērķus, piemēram, precizitāti un ticamību, kā arī piemērojamās piemaksas un soda naudas;
- f) ar būtiskajiem aktīviem saistītus nosacījumus.

4. Ja ieinteresētā persona to lūdz, kompetentā iestāde tai sniedz pamatojumu lēmumam tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumu.

## 8. pants

### Pāreja

1. Valsts pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvā 2004/17/EK vai Direktīvā 2004/18/EK, attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 4. punktu.

2. Neskarot 3. punktu, pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem atbilst 5. panta prasībām no 2019. gada 3. decembra. Šajā pārejas laikā dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu.

Sešos mēnešos pēc pārejas laika pirmās puses beigām dalībvalstis sniedz Komisijai progresa ziņojumu, īpaši norādot, kā īsteno pakalpojumu valsts līgumu pakāpenisku piešķiršanu saskaņā ar 5. pantu. Pamatojoties uz dalībvalstu progresa ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus dalībvalstīm adresētus pasākumus.

3. Piemērojot 2. punktu, neņem vērā pakalpojumu valsts līgumus, kas saskaņā ar Kopienas un valsts tiesību aktiem piešķirti:

- a) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;
- b) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra;
- c) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;
- d) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra.

Līgumi, kas minēti a) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām. Līgumi, kas minēti b) un c) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, bet ne ilgāk par 30 gadiem. Līgumi, kas minēti d) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja vien tie ir termiņa līgumi un ja to termiņi ir salīdzināmi ar 4. pantā paredzētajiem termiņiem.

Pakalpojumu valsts līgumi var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja to pārtraukšana radītu nesamērīgas juridiskas vai ekonomiskas sekas un ja Komisija ir devusi atļauju.

4. Neskarot 3. punktu, 2. punktā paredzētā pārejas laika otrajā pusē kompetentās iestādes pēc savas izvēles var neļaut līgumu piešķiršanas konkursā piedalīties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas nevar apliecināt, ka vērtība sabiedriskiem transporta pakalpojumiem, par ko viņi saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu kompensāciju vai izmanto saskaņā ar šo regulu piešķirtas ekskluzīvas tiesības, ir vismaz puse no visu to sabiedrisko transporta pakalpojumu vērtības, par kuriem viņi saņem kompensāciju vai kuru dēļ izmanto ekskluzīvas tiesības. Šādu aizliegumu neattiecinā uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz pakalpojumus, par kuriem izsludinās konkursu. Piemērojot šo kritēriju, neņem vērā pakalpojumu valsts līgumus, kas piešķirti ar ārkārtas pasākumu, kā minēts 5. panta 5. punktā.

Ja kompetentās iestādes izvēlas pirmajā daļā minēto iespēju, tās dara bez diskriminācijas, neļauj piedalīties nevienam iespējamam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kas atbilst minētajam kritērijam, un pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas procedūras sākumā informē iespējamās pakalpojumu sniedzējus par tādu lēmumu.

Attiecīgās kompetentās iestādes informē Komisiju par nodomu piemērot šo noteikumu vismaz divus mēnešus pirms konkursa sludinājuma publicēšanas.

#### 9. pants

### Saderība ar Līgumu

1. Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, ko saskaņā ar šo regulu izmaksā par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu vai par vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošanu, ir saderīgas ar kopējo tirgu. Tādas kompensācijas ir atbrīvotas no Līguma 88. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējās paziņošanas prasības.

2. Neskarot Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu, dalībvalstis saskaņā ar Līguma 73. pantu var turpināt sniegt tādu atbalstu transporta nozarei, kas atbilst transporta koordinēšanas vajadzībām vai kas ir atlīdzība par atbrīvošanu no konkrētiem pienākumiem, kuri raksturo sabiedriskā pakalpojuma koncepciju, un kas nav palīdzība, uz kuru attiecas šī regula, jo īpaši:

- a) līdz stājas spēkā kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu sadalījumu, ja palīdzību sniedz uzņēmumiem, kam jāsedz izdevumi saistībā ar to izmantoto infrastruktūru, kamēr citiem uzņēmumiem šādu izdevumu nav. Nosakot šādi piešķirtās palīdzības apjomu, ņem vērā infrastruktūras izmaksas, kuru nav konkurējošiem transporta veidiem;
- b) ja palīdzības mērķis ir veicināt vai nu pētījumus par transporta sistēmām un tehnoloģijām, kas ir ekonomiskākas Kopienai kopumā, vai to attīstību.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs  
H.-G. PÖTTERING

Šādu palīdzību sniedz tikai pētniecības un attīstības posmam, un tā nevar segt šādu transporta sistēmu un tehnoloģiju komerciālu izmantošanu.

#### 10. pants

### Atcelšana

1. Ar šo atceļ Regulu (EEK) Nr. 1191/69. Tomēr attiecībā uz kravas transporta pakalpojumiem tās noteikumus turpina piemērot trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

2. Ar šo atceļ Regulu (EEK) Nr. 1107/70.

#### 11. pants

### Ziņojumi

Pēc 8. panta 2. punktā minētā pārejas laika beigām Komisija nāk klajā ar ziņojumu par šīs regulas īstenošanu un par notikumu attīstību sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšanā Kopienā, jo īpaši novērtējot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu kvalitātes attīstību un tiešo piešķirumu ietekmi, vajadzības gadījumā ziņojumam pievienojot atbilstīgus priekšlikumus šīs regulas grozīšanai.

#### 12. pants

### Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2009. gada 3. decembrī.

Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs  
M. LOBO ANTUNES

## PIELIKUMS

**Kompensācijai piemērojamās prasības 6. panta 1. punktā minētajos gadījumos**

1. Kompensācija saistībā ar pakalpojumu valsts līgumiem, kas ir piešķirti tieši saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu vai saskaņā ar kādu vispārēju noteikumu, ir jāaprēķina saskaņā ar šajā pielikumā paredzētajiem noteikumiem.
2. Kompensācija nevar būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei, kura ir vienāda ar kopējo ietekmi – pozitīvu vai negatīvu –, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanai ir uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieņēmumiem un izmaksām. Ietekmes novērtē, salīdzinot stāvokli, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir izpildītas, ar tādu stāvokli, kas rastos, ja saistības nebūtu pildītas. Lai aprēķinātu neto finanšu ietekmi, kompetentā iestāde izmanto šādu shēmu:  
  
izmaksas, kas rodas saistībā ar kompetentās iestādes/iestāžu uzliktām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuras iekļautas pakalpojumu valsts līgumā un/vai vispārējos noteikumos, vai ar šādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kopumu,  
  
mīnus jebkura pozitīva finansiāla ietekme, kas radusies tīklā, kurā sniedz pakalpojumus saskaņā ar attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām,  
  
mīnus tarifu ieņēmumi vai jebkuri citi ieņēmumi, kas rodas, izpildot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības,  
  
plus samērīga peļņa  
  
ir neto finanšu ietekme.
3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde var ietekmēt pakalpojumu sniedzēja iespējamās transporta darbības ārpus attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju vai kompensācijas nepietiekamību, aprēķinot neto finanšu ietekmi, ņem vērā jebkuru aprēķināmu finansiālu ietekmi uz attiecīgiem pakalpojumu sniedzēja tīkliem.
4. Izmaksas un ieņēmumi ir jāaprēķina saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem.
5. Lai palielinātu pārredzamību un nepieļautu savstarpējas subsīdijas, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ne tikai kompensētus pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistības, bet veic arī citas darbības, minēto sabiedrisko pakalpojumu grāmatvedības un uzskaites konti ir jānošķir, lai tie atbilstu vismaz šādiem nosacījumiem:
  - operatīvajiem kontiem, kas attiecas uz katru no minētajām darbībām, ir jābūt nošķirti, un saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem proporcionāli ir jāsadala attiecīgās aktīvu un pastāvīgo izmaksu daļas,
  - visas mainīgās izmaksas, pietiekamu ieguldījumu pastāvīgajās izmaksās un samērīgu peļņu, kas ir saistīta ar jebkurām citām sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbībām, nekādā gadījumā nevar segt no attiecīgajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem,
  - sabiedrisko pakalpojumu izmaksas jāabalansē ar operatīvajiem ieņēmumiem un valsts iestāžu veiktajiem maksājumiem bez iespējas ieņēmumus pārskaitīt uz kādu citu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības nozari.
6. Ar "samērīgu peļņu" jāsaprot kapitāla rentabilitātes koeficients, kas ir normāls attiecīgajā nozarē konkrētā dalībvalstī un kurā ņem vērā risku vai riska neesamību, kas valsts iestādes piedalīšanās dēļ rodas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam.



- 
7. Kompensācijas metodei jāveicina šādu faktoru saglabāšana vai attīstība:
- sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja veikta efektīva apsaimniekošana, ko var objektīvi novērtēt, un
  - pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana.
-