

Uradni list

Evropske unije

C 70 E

Zvezek 50

Slovenska izdaja

Informacije in objave

27. marec 2007

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
	III <i>Prilagodljivi akti</i>	
	Svet	
2007/C 70 E/01	Skupno stališče (ES) št. 2/2007 z dne 11. decembra 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Uredbe Evropskega Parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70	1
2007/C 70 E/02	Skupno stališče (ES) št. 3/2007 z dne 11. decembra 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 ⁽¹⁾	21



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

III

(Pripravljalni akti)

SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 2/2007,

ki ga je sprejel Svet dne 11. decembra 2006

z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../2007 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne ... o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71 in 89 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 16 Pogodbe potrjuje položaj, ki ga imajo službe splošnega gospodarskega pomena v okviru skupnih vrednot Unije.
- (2) Člen 86(2) Pogodbe določa, da podjetja, pooblašena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ravnajo po pravilih iz Pogodbe, zlasti pa po pravilih o konkurenci, kolikor uporaba takšnih pravil pravno ali dejansko ne ovira izvajanja posebnih nalog, ki so jim dodeljene.

(3) Člen 73 Pogodbe je *lex specialis* glede na člen 86(2). Ta člen določa pravila o nadomestilih za opravljanje javne službe v kopenskem prometu.

(4) Glavni cilji bele knjige Komisije z dne 12. septembra 2001 „Evropska prometna politika za leto 2010: Čas za odločitve“ so zagotoviti varne, učinkovite in visoko kakovostne storitve potniškega prevoza s pomočjo regulirane konkurence, ki naj zagotavlja tudi preglednost in delovanje storitev javnega potniškega prevoza ob upoštevanju socialnih, okoljskih in regionalnih razvojnih dejavnikov, ali ponuditi posebne tarifne pogoje določenim kategorijam potnikov, kot so upokojenci, ter odpraviti razlike med prevoznimi podjetji iz različnih držav članic, ki lahko povzročajo bistvena izkrivljanja konkurence.

(5) Številnih storitev kopenskega prevoza potnikov, ki so nujne zaradi splošnega gospodarskega pomena, trenutno ni mogoče komercialno opravljati. Pristojni organi držav članic morajo imeti možnost ukrepanja za zagotovitev opravljanja takšnih storitev. Mehanizmi, ki jih lahko uporabijo, da se zagotovi opravljanje storitev javnega potniškega prevoza, vključujejo zlasti dodelitev izključnih pravic in finančnega nadomestila izvajalcem javne službe ter opredelitev splošnih pravil na področju opravljanja javnega prevoza, ki naj se uporabljajo za vse izvajalce. Če se države članice v skladu s to uredbo odločijo, da iz njenega področja uporabe izključijo določena splošna pravila, bi se morala uporabljati splošna ureditev za državno pomoč.

(6) Številne države članice so uvedle zakonodajo, ki na podlagi preglednih in za konkurenco odprtih postopkov določa dodelitev izključnih pravic in sklenitev pogodb o izvajanju javne službe vsaj za del svojega trga javnega prevoza. Zato se je trgovanje med državami članicami zelo povečalo in več izvajalcev javne službe sedaj opravlja storitve javnega potniškega prevoza v več kot eni državi članici. Vendar je razvoj nacionalnih zakonodaj privedel

⁽¹⁾ OUL C 195, 18.8.2006, str. 20.

⁽²⁾ UL C 192, 16.8.2006, str. 1.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. novembra 2001 (UL C 140 E, 13.6.2002, str. 262), Skupno stališče Sveta z dne 11. decembra 2006 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

- do uporabe različnih postopkov in ustvaril pravno nejasnost glede pravic izvajalcev javne službe in obveznosti pristojnih organov. Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnihih poteh ⁽¹⁾ ne obravnava načina za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v Skupnosti in zlasti ne obravnava okoliščin, v katerih je za njihovo sklenitev potreben za konkurenco odprt razpis. Zato bi bilo treba pravni okvir Skupnosti posodobiti.
- (7) Opravljene študije in pridobljene izkušnje držav članic, v katerih je konkurenca v sektorju javnega prevoza prisotna že nekaj let, kažejo, da lahko uvedba z ustreznimi varovali regulirane konkurence med izvajalci naredi storitve privlačnejše, inovativnejše in cenejše, ne da bi to izvajalce javne službe oviralo pri izpolnjevanju posebnih nalog, ki so jim dodeljene. Ta pristop je Evropski svet potrdil v okviru tako imenovanega Lizbonskega procesa dne 28. marca 2000, ki je Komisijo, Svet in države članice pozval, da v okviru svojih pristojnosti „pospešijo liberalizacijo na področjih, kot je ... prevoz“.
- (8) Dereguliranim trgov potniškega prevoza, na katerih ni izključnih pravic, bi bilo treba dovoliti, da ohranijo svoje posebnosti in način delovanja, kolikor so združljivi z določbami Pogodbe.
- (9) Da bi bila organizacija storitev javnega potniškega prevoza kar se da prilagojena potrebam prebivalcev, morajo imeti vsi pristojni organi možnost proste izbire izvajalca javne službe ob upoštevanju interesov malih in srednje velikih podjetij in pod pogoji, določenimi s to uredbo. Za zagotovitev uporabe načel preglednosti, enakega obravnavanja konkurenčnih izvajalcev in sorazmernosti pri dodeljevanju nadomestil ali izključnih pravic je bistvenega pomena, da se v pogodbi o izvajanju javne službe med pristojnim organom in izbranim izvajalcem javne službe opredeli naravo obveznosti javne službe in dogovorjeno plačilo. Oblika ali poimenovanje te pogodbe je lahko v pravnih sistemih držav članic različno.
- (10) V nasprotju z Uredbo (EGS) št. 1191/69, katere področje uporabe vključuje tudi storitve javnega potniškega prevoza po celinskih plovnihih poteh, se smatra, da ni primerno, da se v tej uredbi uredi sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v tem specifičnem sektorju. Za organizacijo storitev javnega potniškega prevoza po celinskih plovnihih poteh torej veljajo splošna načela Pogodbe, razen če se države članice odločijo, da bodo v tem specifičnem sektorju uporabljale to uredbo. Določbe te uredbe ne preprečujejo vključitve celinskih plovnihih poti v širše mestno, predmestno ali regionalno omrežje javnega potniškega prevoza.
- (11) V nasprotju z Uredbo (EGS) št. 1191/69, katere področje uporabe vključuje tudi storitve tovornega prevoza, se smatra, da ni primerno, da se v tej uredbi uredi sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v tem specifičnem sektorju. V treh letih po začetku veljavnosti te uredbe bi tako za organizacijo storitev tovornega prevoza morala veljati splošna načela Pogodbe.
- (12) Z vidika prava Skupnosti ni pomembno, ali storitve javnega potniškega prevoza opravljajo javna ali zasebna podjetja. Ta uredba temelji na načelu nevtralnosti iz člena 295 Pogodbe glede lastninsko-pravne ureditve, na načelu svobode držav članic, da opredelijo službe splošnega pomena iz člena 16 Pogodbe, in na načelih subsidiarnosti in sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe.
- (13) Nekatere storitve, ki so pogosto povezane s specifično infrastrukturo, se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena. Ker namen teh storitev očitno ni opravljanje javnega potniškega prevoza, ni treba da se zanje uporabljajo pravila in postopki, ki se uporabljajo za javne službe.
- (14) Kadar so pristojni organi odgovorni za organizacijo javnega prometnega omrežja, ta ureditev lahko poleg dejanskega izvajanja prevozne storitve vključuje tudi vrsto drugih dejavnosti in nalog, za katere morajo pristojni organi imeti možnost, da jih opravljajo sami ali da jih v celoti ali deloma zaupajo tretji osebi.
- (15) Dolgoročne pogodbe lahko povzročijo zaprtje trga za nepotrebno dolgo obdobje, s čimer zmanjšajo pozitivne učinke pritiska konkurence. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe bi moralo biti omejeno, da bi se čim manj izkrivljalo konkurenco in hkrati ohranilo kakovost storitev. Vendar bi bilo treba predvideti možnost podaljšanja pogodb o izvajanju javne službe za največ polovico začetnega obdobja trajanja, kadar mora izvajalec javne službe vlagati v sredstva z izredno dolgo amortizacijsko dobo, in v primeru najbolj oddaljenih regij, kot so opredeljene v členu 299 Pogodbe, spriči njihovih posebnih značilnosti in omejitev. Če izvajalec javne službe poleg tega izredno investira v infrastrukturo ali železniški vozni park in vozila – v smislu, da gre pri obeh investicijah za visoke zneske – in če je pogodba sklenjena na podlagi in za konkurenco odprtega razpisnega postopka, bi moralo biti mogoče podaljšanje tudi za dlje časa.

⁽¹⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

- (16) Kadar je s sklenjeno pogodbo o izvajanju javne službe predvideno, da lahko pride do zamenjave izvajalca javne službe, bi morali imeti pristojni organi možnost, da od izbranega izvajalca javne službe zahtevajo uporabo določb Direktive Sveta 2001/23/ES z dne 12. marca 2001 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ohranjanjem pravic delavcev v primeru prenosa podjetij, obratov ali delov podjetij ali obratov⁽¹⁾. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da ohranijo pogoje prenosa pravic zaposlenih poleg tistih, ki jih zajema Direktiva 2001/23/ES, in tako po potrebi upoštevajo socialne standarde, ki jih določajo nacionalni zakoni in drugi predpisi ali kolektivne pogodbe ali druge pogodbe med socialnimi partnerji.
- (17) V skladu z načelom subsidiarnosti lahko pristojni organi določijo kakovostne standarde za obveznosti javnih služb, na primer glede minimalnih delovnih pogojev, pravic potnikov, potreb oseb z omejeno mobilnostjo ali varstva okolja.
- (18) Ob upoštevanju ustreznih določb nacionalne zakonodaje se lahko vsak lokalni organ, ali če tega ni, vsak organ na nacionalni ravni odloči, da bo sam opravljal storitve javnega potniškega prevoza na svojem ozemlju ali jih zaupal notranjemu izvajalcu brez za konkurenco odprtega razpisa. Vendar pa mora biti ta možnost samozagotavljanja zaradi zagotovitve enakih pogojev strogo nadzorovana. Zahtevani nadzor bi moral izvajati pristojni organ ali skupina organov, ki kolektivno ali prek svojih članov opravlja integrirane storitve javnega potniškega prevoza. Poleg tega bi bilo treba pristojnemu organu, ki sam opravlja storitve prevoza ali notranjemu izvajalcu prepovedati udeležbo v za konkurenco odprtih razpisnih postopkih zunaj ozemlja zadevnega organa. Organu, ki nadzira notranjega izvajalca, bi bilo prav tako treba dovoliti, da temu izvajalcu prepove sodelovanje v za konkurenco odprtih razpisih, organiziranih na njegovem ozemlju. Omejitve dejavnosti notranjega izvajalca ne posegajo v možnost neposredne sklenitve pogodbe o izvajanju javne službe za prevoz po železnici, z izjemo ostalih vrst prevoza po tirih, kot je podzemna železnica ali tramvaj. Nadalje, neposredna sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe za navadno železnico ne vpliva na možnost, da pristojni organi z notranjim izvajalcem sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe glede storitev javnega potniškega prevoza za druge vrste prevoza po tirih, kot je podzemna železnica ali tramvaj.
- (19) Sklepanje pogodb s podizvajalci lahko prispeva k učinkovitejšemu javnemu potniškemu prevozu in omogoča sodelovanje drugih podjetij, ki niso izvajalci javne službe, s katerimi so bile sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe. Da pa bi kar najbolj izkoristili javna sredstva, bi moralo biti pristojnim organom omogočeno, da določijo pogoje za sklepanje podizvajalskih pogodb o svojih storitvah javnega potniškega prevoza, zlasti v primeru storitev, ki jih izvaja notranji izvajalec. Poleg tega se podizvajalcu ne sme preprečiti sodelovanja na za konkurenco odprtih razpisih na ozemlju katerega koli pristojnega organa. Pristojni organ ali njegov notranji izvajalec mora podizvajalca izbrati v skladu s pravom Skupnosti.
- (20) Kadar se javni organ odloči, da opravljanje storitve v splošnem interesu zaupa tretji osebi, mora izvajalca javne službe izbrati v skladu s pravom Skupnosti o javnih naročilih in koncesijah, kot izhaja iz členov 43 do 49 Pogodbe, ter v skladu z načeli preglednosti in enakega obravnavanja. Še posebej določbe te uredbe ne bi smele posegati v obveznosti, ki se v skladu z direktivami o sklepanju pogodb o javnih naročilih uporabljajo za javne organe, v kolikor pogodbe o izvajanju javne službe sodijo v njihovo področje uporabe.
- (21) V nekaterih javnih razpisih so pristojni organi dolžni opredeliti in opisati zapletene sisteme. Te organe bi bilo zato treba pooblastiti, da se v takih primerih v fazi po oddaji ponudb z nekaterimi ali z vsemi potencialnimi izvajalci javne službe pogajajo o podrobnostih sklenitve pogodb o izvajanju javne službe.
- (22) Javni razpisi za sklenitev pogodb o izvajanju javne službe ne bi smeli biti obvezni, kadar se pogodba nanaša na majhne zneske ali kratke razdalje. Tako bi morali višji zneski ali daljše razdalje pristojnim organom omogočiti, da upoštevajo posebne interese malih in srednje velikih podjetij. Pristojnim organom ne bi smelo biti dovoljeno pogodb ali omrežij razdeliti na manjše segmente, da bi se tako izognili javnim razpisom.
- (23) V primeru, da grozi prekinitve opravljanja storitev, bi morali biti pristojni organi pooblaščen za uvedbo kratkoročnih nujnih ukrepov, dokler se ne sklene nova pogodba o izvajanju javne službe, ki je v skladu z vsemi pogoji iz te uredbe.
- (24) Glede javnega železniškega potniškega prevoza se zastavljajo posebna vprašanja bremena naložb in stroškov infrastrukture. Komisija je marca 2004 predstavila predlog za spremembo Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti⁽²⁾, v skladu s katero naj se za namene opravljanja mednarodnih prevoznih storitev vsem železniškim podjetjem Skupnosti zagotovi dostop do infrastrukture vseh držav članic. Namen te uredbe je vzpostaviti pravni okvir za nadomestila in/ali izključne pravice za pogodbe o izvajanju javne službe, ne pa nadaljnje odpiranje trga železniških storitev.

(1) ULL 82, 22.3.2001, str. 16.

(2) UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

- (25) V primeru javne službe ta uredba vsakemu pristojnemu organu dovoljuje, da v okviru pogodbe o izvajanju javne službe izbere svojega izvajalca storitev javnega potniškega prevoza. Glede na razlike med državami članicami v načinih razdelitve njihovih ozemelj v zvezi z javnim potniškim prometom je upravičeno, da se pristojnim organom dovoli, da neposredno sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe na področju železniškega prevoza potnikov.
- (26) Nadomestilo, ki ga pristojni organi dodelijo za pokritje stroškov, ki nastanejo zaradi izvajanja obveznosti javne službe, bi bilo treba izračunati tako, da ne pride do čezmerne kompenzacije. Kadar pristojni organ načrtuje sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe brez za konkurenco odprtega razpisa, bi moral upoštevati tudi podrobna pravila, ki zagotavljajo ustreznost zneska nadomestila in odražajo skrb za učinkovitost in kakovost storitev.
- (27) Pristojni organ in izvajalec javne službe lahko z ustrezno preučitvijo vsakršnega vpliva, ki ga ima izvajanje obveznosti javne službe na povpraševanje po storitvah javnega potniškega prevoza v sistemu izračunavanja iz Priloge, dokazeta, da ni prišlo do čezmerne kompenzacije.
- (28) Z izjemo nujnih ukrepov in pogodb, ki se nanašajo na opravljanje storitev na kratkih razdaljah, bi morali pristojni organi, kadar nameravajo skleniti pogodbo o izvajanju javne službe, sprejeti potrebne ukrepe za objavo te svoje namere vsaj eno leto vnaprej, s čimer naj omogočijo, da se potencialni izvajalci lahko odzovejo.
- (29) Pri neposrednem sklepanju pogodb o izvajanju javne službe bi morala biti preglednost postopkov še dodatno okrepljena.
- (30) Ker bodo pristojni organi in izvajalci javne službe potrebovali nekaj časa, da se prilagodijo določbam te uredbe, bi bilo treba predvideti prehodne ureditve. Z namenom postopnega sklepanja pogodb o izvajanju javne službe v skladu s to uredbo, bi morale države članice v roku šestih mesecev po izteku prve polovice prehodnega obdobja Komisiji predložiti poročilo o napredku. Komisija bi lahko na podlagi teh poročil predlagala ustrezne ukrepe.
- (31) Pristojni organi lahko tekom prehodnega obdobja določbe te uredbe uvedejo v različnih trenutkih. Tako bo mogoče, da bodo izvajalci javnih služb s trgov, na katerih še ne bodo veljale določbe te uredbe, oddajali ponudbe za sklenitev pogodb o izvajanju javne službe na trgih, ki se bodo hitreje odprli regulirani konkurenci. Pristojnim organom bi bilo treba omogočiti, da s sorazmernimi ukrepi preprečijo morebitna neravnovesja pri odpiranju trga javnega prevoza, in jim dati možnost, da v drugi polovici prehodnega obdobja zavrnejo ponudbe, predložene s strani podjetij, katerih več kot polovica vrednosti opravljenih storitev javnega prevoza ni bila podeljena v skladu s to uredbo, pod pogojem, da pri tem ravnajo brez diskriminacije in da se o tem odločijo pred javnim razpisom.
- (32) Sodišče Evropskih skupnosti je v odstavkih 87 do 95 sodbe z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00 Altmark Trans GmbH (!) odločilo, da nadomestilo za opravljanje javne službe ni korist v smislu člena 87 Pogodbe, če so kumulativno izpolnjeni štirje pogoji. Kadar ti pogoji niso izpolnjeni in če so izpolnjeni splošni pogoji za uporabo člena 87(1) Pogodbe, je nadomestilo za opravljanje javne službe državna pomoč, za katero veljajo členi 73, 86, 87 in 88 Pogodbe.
- (33) Nadomestilo za opravljanje javne službe se lahko izkaže kot potrebno v sektorju kopenskega prevoza potnikov, da bi podjetja, odgovorna za opravljanje javnih storitev, poslovala na podlagi načel in pod pogoji, ki jim omogočajo izpolnjevanje njihovih nalog. Takšno nadomestilo je v skladu s členom 73 Pogodbe pod določenimi pogoji združljivo s Pogodbo. Prvič, mora biti razlog za dodelitev nadomestila zagotovitev opravljanje storitev, ki so storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu Pogodbe. In drugič, da se izogne neupravičenemu izkrivljanju konkurence, nadomestila ne smejo presežati neto stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo z javno službo ustvarjeni prihodki in primeren dobiček.
- (34) Nadomestilo, ki ga pristojni organi dodelijo v skladu z določbami te uredbe, je torej lahko izvzeto iz zahteve predhodnega obvestila iz člena 88(3) Pogodbe.
- (35) Ta uredba nadomešča Uredbo Sveta (EGS) št. 1191/69; navedeno uredbo bi bilo torej treba razveljaviti. Prehodno obdobje treh let bo za storitve javnega tovornega prevoza pripomoglo k postopni ukinitvi nadomestila, ki ga Komisija v skladu s členi 73, 86, 87 in 88 Pogodbe ni odobrila. Vsako nadomestilo, dodeljeno v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, ki ni zajeto v tej uredbi in ki utegne vključevati državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, bi moralo biti v skladu z določbami členov 73, 86, 87 in 88 Pogodbe, vključno z vsemi ustreznimi razlagami Sodišča Evropskih skupnosti, zlasti pa z odločitvijo v zadevi C-280/00 Altmark Trans GmbH. Komisija bi morala torej pri obravnavanju takšnih zadev uporabljati načela, ki so podobna načelom, določenim v tej uredbi, ali po potrebi drugo zakonodajo s področja storitev splošnega gospodarskega pomena.

(!) [2003] PSES I-7747.

(36) Ta uredba pokriva področje uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovnih poteh⁽¹⁾. Navedena uredba se šteje za obsoletno, saj omejuje uporabo člena 73 Pogodbe, ne da bi zagotovila primerno pravno podlago za odobritev sedanjih investicijskih shem, zlasti v zvezi z investicijami v prometno infrastrukturo v okviru javno-zasebnega partnerstva. Zato bi jo bilo treba razveljaviti, da se omogoči uporaba člena 73 Pogodbe na način, ki je prilagojen stalnim gibanjem v sektorju, brez poseganja v to uredbo in Uredbo Sveta (EGS) št. 1192/69 z dne 26. junija 1969 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij⁽²⁾. Da bi se nadaljnje olajšala uporaba ustreznih predpisov Skupnosti, bo Komisija predlagala smernice o državni pomoči za investicije v železniškem prometu, vključno z investicijami v infrastrukturo v letu 2006.

(37) Za ocenjevanje izvajanja te uredbe in razvoj na področju opravljanja javnega potniškega prevoza v Skupnosti, zlasti razvoja kakovosti storitev javnega potniškega prevoza in učinkov neposrednega sklepanja pogodb o izvajanju javne službe, bi morala Komisija pripraviti poročilo. Temu poročilu se lahko po potrebi priložijo ustrezni predlogi za spremembo te uredbe —

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Namen in področje uporabe

1. Namen te uredbe je opredeliti, kako lahko pristojni organi ob upoštevanju določb prava Skupnosti ukrepajo na področju javnega potniškega prevoza, da bi zagotovili opravljanje storitev v splošnem interesu, ki so med drugim pogostejše, varnejše, kakovostnejše in cenejše od tistih, ki bi jih zagotovil sam trg.

Zato ta uredba določa pogoje, po katerih pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti javnih služb ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb.

2. Ta uredba se uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in za ostale vrste prevoza po tirih ter za prevoz po cesti, razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali

turističnega pomena. Države članice lahko to uredbo uporabljajo za prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh.

3. Ta uredba se ne uporablja za koncesije za javne gradnje v smislu člena 1(3)(a) Direktive 2004/17 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev⁽³⁾ ali člena 1(3) Direktive 2004/18 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev⁽⁴⁾.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

- (a) „javni potniški prevoz“ pomeni storitve potniškega prevoza v splošnem gospodarskem pomenu, ki so javnosti na voljo stalno in brez diskriminacije;
- (b) „pristojni organ“ pomeni vsak javni organ ali skupino javnih organov države članice ali držav članic, ki ima pristojnost za poseganje v javni potniški prevoz na zadevnem geografskem območju, ali vsak organ, ki mu je podeljeno takšno pooblastilo;
- (c) „lokalni pristojni organ“ pomeni vsak pristojni organ, katerega geografska pristojnost ne pokriva celotnega državnega ozemlja;
- (d) „izvajalec javne službe“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje ali združenje podjetij, ki opravlja storitve javnega potniškega prevoza, ali vsako javno telo, ki opravlja storitve javnega potniškega prevoza;
- (e) „obveznost javne službe“ pomeni zahtevo, opredeljeno ali določeno s strani pristojnega organa, da se zagotovijo storitve javnega potniškega prevoza v splošnem interesu, ki jih izvajalec, če bi upošteval svoje poslovne interese, ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji brez plačila;
- (f) „izključna pravica“ pomeni pravico, ki izvajalcu javne službe zagotavlja možnost opravljanja določenih storitev javnega potniškega prevoza na izbrani liniji, omrežju ali območju, pri čemer izključuje vsakega drugega takšnega izvajalca;
- (g) „nadomestilo za opravljanje javne službe“ pomeni vsako korist, zlasti finančno, ki jo pristojni organ neposredno ali posredno dodeli iz javnih sredstev v obdobju izvajanja obveznosti javne službe ali v povezavi s tem obdobjem;

⁽¹⁾ UL L 130, 15.6.1970, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 543/97 (UL L 84, 26.3.1997, str. 6).

⁽²⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

⁽³⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2083/2005 (UL L 333, 20.12.2005, str. 28).

⁽⁴⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 114. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2083/2005.

- (h) „neposredna sklenitev“ pomeni sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe z določenim izvajalcem javne službe brez predhodnega, za konkurenco odprtega razpisnega postopka;
- (i) „pogodba o izvajanju javne službe“ pomeni enega ali več pravno zavezujočih aktov, ki potrjujejo dogovor med pristojnim organom in izvajalcem javne službe, da se izvajalcu javne službe zaupa upravljanje in izvajanje storitev javnega potniškega prevoza, za katere veljajo obveznosti javne službe; pogodba je lahko glede na pravo posamezne države članice tudi odločitev, ki jo sprejme pristojni organ:
- v obliki posamičnega zakonodajnega ali upravnega akta, ali
 - vsebuje pogoje, pod katerimi pristojni organ sam opravlja storitve ali opravljanje teh storitev zaupa notranjemu izvajalcu;
- (j) „vrednost“ pomeni vrednost storitve, linije, pogodbe o izvajanju javne službe, sistema nadomestil za javni potniški prevoz, ki ustreza celotnemu prejemku izvajalca ali izvajalcev javne službe brez DDV, vključno z nadomestili kakršne koli vrste, ki jih izplačajo javni organi, in s prihodki od prodaje vozovnic, ki se ne povrnejo zadevnemu pristojnemu organu;
- (k) „splošno pravilo“ pomeni ukrep, ki se uporablja brez diskriminacije za vse storitve javnega potniškega prevoza iste vrste na zadevnem geografskem območju, za katerega je odgovoren pristojni organ;
- (l) „integrirane storitve javnega potniškega prevoza“ pomenijo medsebojno povezane storitve prevoza znotraj določenega geografskega območja z enotno informacijsko službo, sistemom vozovnic in voznim redom.

Člen 3

Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila

1. Kadar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.
2. Z odstopanjem od odstavka 1 so lahko obveznosti javne službe, katerih namen je določiti maksimalne tarife za vse potnike ali za določene kategorije potnikov, tudi predmet splošnih pravil. Pristojni organ v skladu z načeli, določenimi v členih 4 in 6 ter v Prilogi, izvajalcem javne službe nadomesti neto finančni učinek – pozitiven ali negativen – na stroške in prihodke, nastale zaradi upoštevanja tarifnih obveznosti, določenih s splošnimi pravili, tako, da se prepreči čezmerna kompenzacija. To velja ne glede na pravico pristojnih organov,

da obveznosti javne službe, ki določajo maksimalne tarife, vključijo v pogodbe o izvajanju javne službe.

3. Brez poseganja v določbe členov 73, 86, 87 in 88 Pogodbe lahko države članice iz področja uporabe te uredbe izključijo splošna pravila o finančnih nadomestilih za obveznosti javne službe, ki določajo maksimalne tarife za šolarje, študente, vajence in osebe z omejeno mobilnostjo. O teh splošnih pravilih se poda obvestilo v skladu s členom 88 Pogodbe. Vsako takšno obvestilo vsebuje popolne podatke o ukrepu in zlasti podrobnosti o metodi izračuna.

Člen 4

Obvezna vsebina pogodb o izvajanju javne službe in splošnih pravil

1. Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila:
 - (i) jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevno geografsko področje;
 - (ii) vnaprej na objektivni in pregleden način določajo parametre, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo tako, da se prepreči čezmerna kompenzacija. V primeru pogodb o izvajanju javne službe, sklenjenih v skladu s členom 5(2), (4), (5) in (6), se ti parametri določijo tako, da nobeno nadomestilo ne more preseči zneska, potrebnega za kritje neto finančnega učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo s tem povezani prihodki, ki jih izvajalec javne službe obdrži, in tudi primeren dobiček;
 - (iii) določajo ureditve za razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev. Ti stroški lahko vključujejo zlasti stroške za zaposlene, stroške energije, uporabnine za infrastrukturo, stroške vzdrževanja in popravila vozil javnega prevoza, železniškega voznega parka in objektov, potrebnih za opravljanje storitev potniškega prevoza, ter fiksne stroške in ustrezno obrestovanje kapitala.
2. Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila določajo ureditve za razporeditev prihodkov od prodaje vozovnic, ki jih lahko izvajalec javne službe zadrži, povrne pristojnemu organu ali si jih izvajalec in pristojni organ razdelita.
3. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe je omejeno in ni daljše od deset let za avtobusne storitve in petnajstih let za storitve potniškega prevoza po železnici in za druge vrste prevoza po tirih. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe, ki zadevajo več vrst prevoza, je omejeno na petnajst let, če prevoz po železnici in druge vrste prevoza po tirih predstavljajo več kot 50 % vrednosti zadevnih storitev.

4. Trajanje pogodbe o izvajanju javne službe se lahko po potrebi ob upoštevanju pogojev amortizacije sredstev podaljša za največ 50 %, če izvajalec javne službe prispeva sredstva, ki so pomembna glede na skupna sredstva, potrebna za opravljanje storitev potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe o izvajanju javne službe, in so hkrati prvenstveno povezana s storitvami potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe.

Če je to utemeljeno s stroški, ki izhajajo iz posebne geografske lege, se lahko trajanje pogodbe o izvajanju javne službe iz odstavka 3 v najbolj oddaljenih regijah podaljša za največ 50 %.

Če je to utemeljeno z amortizacijo kapitala v zvezi z izredno investicijo v infrastrukturo, železniški vozni park ali vozila in če je pogodba o izvajanju javne službe sklenjena na podlagi poštnega, za konkurenco odprtega razpisnega postopka, ima lahko pogodba o izvajanju javne službe daljše trajanje. Pristojni organ za zagotovitev preglednosti v tem primeru Komisiji v roku enega leta po sklenitvi predloži pogodbo o izvajanju javne službe in elemente, ki utemeljujejo njeno daljše trajanje.

5. Brez poseganja v nacionalno pravo in pravo Skupnosti, vključno s kolektivnimi pogodbami med socialnimi partnerji, pristojni organi lahko od izbranega izvajalca javne službe zahtevajo, da osebju, ki je bilo za opravljanje storitev predhodno zaposleno, prizna pravice, ki bi jih uživalo, če bi prišlo do prenosa v smislu Direktive 2001/23/ES. Kadar pristojni organi od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene socialne standarde, razpisna dokumentacija in pogodbe o izvajanju javne službe vsebujejo seznam zadevnega osebja in pregledne podrobnosti o njegovih pogodbenih pravicah ter pogoje, pod katerimi so zaposleni povezani s temi storitvami.

6. Kadar pristojni organi v skladu z nacionalnim pravom od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene kakovostne standarde, so ti standardi vključeni v razpisno dokumentacijo in pogodbe o izvajanju javne službe.

7. Razpisna dokumentacija in pogodbe o izvajanju javne službe so pregledni glede tega, ali je mogoče sklepanje pogodb s podizvajalci ali ne. V pogodbi o izvajanju javne službe so v skladu z nacionalnim pravom in pravom Skupnosti določeni pogoji, ki se uporabljajo za sklepanje pogodb s podizvajalci.

Člen 5

Sklepanje pogodb o izvajanju javne službe

1. Pogodbe o izvajanju javne službe se sklepajo v skladu s pravili, določenimi v tej uredbi. Vendar se pogodbe o izvajanju storitev in pogodbe o izvajanju javne službe, kot so opredeljene v Direktivi 2004/17/ES ali Direktivi 2004/18/ES, glede storitev avtobusnega ali tramvajskega javnega potniškega prevoza sklepajo v skladu z navedenima direktivama, kolikor te pogodbe niso oblikovane kot naročila koncesij za storitve, kot so oprede-

ljene v teh direktivah. Kadar je treba pogodbe skleniti v skladu z direktivama 2004/17/ES ali 2004/18/ES, se določbe odstavkov 2 do 6 tega člena ne uporabljajo.

2. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se lahko vsak lokalni pristojni organ – ne glede na to, ali gre za posamezen organ ali skupino organov, ki opravljajo integrirane storitve javnega potniškega prevoza – odloči, da bo sam opravljal storitve javnega potniškega prevoza ali da bo pogodbe o izvajanju javne službe sklenil neposredno s pravno ločenim subjektom, nad katerim lokalni pristojni organ – ali v primeru skupine organov, vsaj en lokalni pristojni organ – izvaja nadzor, ki je primerljiv z nadzorom, ki ga izvaja nad svojimi službami (v nadaljnjem besedilu „notranji izvajalec“). Kadar lokalni pristojni organ sprejme tako odločitev, se uporablja naslednje:

- (a) da bi ugotovili, ali lokalni pristojni organ izvaja nadzor, se upošteva elemente, kot so stopnja prisotnosti v upravnih in vodstvenih organih ali nadzornih organih, s tem povezane specifikacije v statutih, lastništvo, dejanski vpliv in nadzor nad strateškimi odločitvami in posameznimi upravljavskimi odločitvami. V skladu s pravom Skupnosti 100 % lastništvo s strani pristojnega javnega organa, zlasti v primeru javno-zasebnih partnerstev, ni nujni pogoj za vzpostavitev nadzora v smislu tega odstavka, če obstaja prevladujoč javni vpliv in če se ta nadzor lahko vzpostavi na podlagi drugih meril;
- (b) pogoj za uporabo tega odstavka je, da notranji izvajalec in vsak subjekt, nad katerim ima ta izvajalec še tako majhen vpliv, izvajata vse svoje dejavnosti javnega potniškega prevoza na ozemlju pristojnega lokalnega organa – ne glede na morebitne izhodne povezave ali druge pomožne elemente te dejavnosti, ki vstopajo na ozemlje sosednjih lokalnih pristojnih organov – in da ne sodelujeta v za konkurenco odprtih razpisih v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, organiziranih zunaj ozemlja lokalnega pristojnega organa;
- (c) ne glede na točko (b) lahko notranji izvajalec sodeluje v poštenih, za konkurenco odprtih razpisih, začeni 2 leti pred iztekom svoje neposredno sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe, pod pogojem da je bila sprejeta dokončna odločitev za oddajo storitev javnega potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe z notranjim izvajalcem, v poštenem, za konkurenco odprtem razpisu in da notranji izvajalec ni sklenil nobene druge neposredno sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe;
- (d) če lokalni pristojni organ ne obstaja, se pododstavki (a), (b) in (c) uporabljajo za nacionalni organ v korist geografskega območja, ki ni državno, pod pogojem, da notranji izvajalec ne sodeluje v za konkurenco odprtih razpisih v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, organiziranimi zunaj območja, za katerega je bila sklenjena pogodba o izvajanju javne službe.

3. Vsak pristojni organ, ki se odloči, da bo storitve zaupal tretji osebi, ki ni notranji izvajalec, pogodbe o izvajanju javne službe sklepa na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka, razen v primerih iz odstavkov 4, 5 in 6. Sprejeti postopek za konkurenčni razpis je odprt za vse izvajalce, pravičen ter upošteva načela preglednosti in nediskriminacije. Postopek se lahko po oddaji ponudb in morebitnem predizboru nadaljuje s pogajanjem, ki se odvijajo v skladu s temi načeli, da bi se doseglo dogovor, kako kar najbolje izpolniti specifične ali zapletene zahteve.

4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe, če je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na manj kot 1 milijon EUR ali če je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

V primeru, da se pogodba o izvajanju javne službe sklene neposredno z malim in srednje velikim podjetjem, ki upravlja največ 20 vozil, se te zgornje meje lahko povišajo bodisi do povprečne letne vrednosti, ocenjene na manj kot 1,7 milijona EUR ali, če zadevajo letno opravo storitev, vrednosti manjše od 500 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

5. V primeru prekinitve storitev ali neposrednega tveganja za nastanek takšnega položaja lahko pristojni organ sprejme nujne ukrepe. Ti nujni ukrepi so neposredna sklenitev ali formalni sporazum o podaljšanju pogodbe o izvajanju javne službe ali naložitev opravljanja določenih obveznosti javne službe. Izvajalec javne službe ima pravico do pritožbe zoper odločitev o naložitvi opravljanja določenih obveznosti javne službe. Sklenitev ali podaljšanje pogodbe o izvajanju javne službe z nujnimi ukrepi oziroma naložitve take pogodbe ne presega dveh let.

6. Razen če tega nacionalna zakonodaja ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz, z izjemo drugih vrst prevoza po tirih, kot so podzemne železnice ali tramvaji. Z odstopanjem od člena 4(3) takšne pogodbe niso sklenjene za obdobje, daljše od 10 let, razen če se uporablja člen 4(4).

Člen 6

Nadomestila za opravljanje javne službe

1. Vsa nadomestila, povezana s splošnim pravilom ali pogodbo o izvajanju javne službe, so ne glede na način sklenitve pogodbe v skladu z določbami člena 4. Vsa nadomestila ne glede na njihovo naravo, povezana s pogodbo o izvajanju javne službe, ki je bila v skladu s členom 5(2), (4), (5) ali (6) neposredno sklenjena, ali povezana s splošnim pravilom, so poleg tega v skladu z določbami iz Priloge.

2. Države članice Komisiji na pisno zahtevo v roku treh mesecev ali morebitnem daljšem roku, določenem v sami zahtevi, sporočijo vse podatke, ki se Komisiji zdijo potrebni, da ugotovi, ali so dodeljena nadomestila združljiva s to uredbo.

Člen 7

Objava

1. Vsak pristojni organ enkrat letno objavi zbirno poročilo o obveznostih javne službe pod njegovo odgovornostjo, izbranih izvajalcih javne službe ter o nadomestilih in izključnih pravicah, ki so v zameno dodeljene tem izvajalcem javne službe. To poročilo omogoča nadzor ter oceno uspešnosti, kakovosti in financiranja javnega prometnega omrežja.

2. Vsak pristojni organ sprejme potrebne ukrepe, da se najpozneje eno leto pred začetkom postopka razpisa ali eno leto pred neposredno sklenitvijo v *Uradnem listu Evropske unije* objavijo vsaj naslednje informacije:

- (a) ime in naslov pristojnega organa;
- (b) vrsta predvidene sklenitve;
- (c) storitve in območja, ki bi jih sklenitev lahko zadevala.

Pristojni organi lahko odločijo, da ne bodo objavili teh informacij, če je namen pogodbe o izvajanju javne službe letno opraviti manj kot 50 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

V primeru, da se te informacije po objavi spremenijo, pristojni organ čim prej objavi popravek. Ta popravek ne posega v datum začetka neposredne sklenitve ali razpisa.

Ta odstavek se ne uporablja za člen 5(5).

3. Pristojni organ v primeru neposredne sklenitve pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz iz člena 5(6) objavi naslednje informacije v roku enega leta po sklenitvi:

- (a) ime naročnika in njegovo lastništvo;
- (b) trajanje pogodbe o izvajanju javne službe;
- (c) opis storitev potniškega prevoza, ki jih je treba opraviti;
- (d) opis parametrov finančnega nadomestila;
- (e) cilje kakovosti;
- (f) pogoje, povezane s potrebnimi sredstvi.

4. Na zahtevo katere koli zainteresirane strani ji pristojni organ predloži obrazložitev za svojo odločitev za neposredno sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe.

Člen 8

Prehod

1. Pogodbe o izvajanju javne službe se sklepajo v skladu s pravili, določenimi v tej uredbi. Vendar se pogodbe o izvajanju storitev in pogodbe o izvajanju javne službe, kot so opredeljene v Direktivi 2004/17/ES ali Direktivi 2004/18/ES, glede storitev avtobusnega ali tramvajskega javnega potniškega prevoza sklepajo v skladu z navedenima direktivama, kolikor te pogodbe niso oblikovane kot naročila koncesij za storitve, kot so opredeljena v teh direktivah. Kadar je treba pogodbe skleniti v skladu z direktivama 2004/17/ES ali 2004/18/ES, se določbe odstavkov 2 do 4 tega člena ne uporabljajo.

2. Brez poseganja v odstavek 3 je sklepanje pogodb o javnih storitvah železniškega in cestnega prevoza v skladu s členom 5 od ... (*). Države članice v tem prehodnem obdobju sprejmejo ukrepe za postopno uskladitev s členom 5, da bi preprečile resne strukturne težave, zlasti v zvezi s prevoznimi zmogljivostmi.

Države članice v roku šestih mesecev po izteku prve polovice prehodnega obdobja Komisiji predložijo poročilo o napredku, ki izpostavi izvajanje postopnega sklepanja pogodb o izvajanju javne službe v skladu s členom 5. Na podlagi poročil o napredku držav članic Komisija državam članicam lahko predlaga ustrezne ukrepe.

3. Pri uporabi odstavka 2 se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javnih služb, sklenjene v skladu s pravom Skupnosti in nacionalnim pravom:

- (a) pred 26. julijem 2000 na podlagi pravičnega in za javnost odprtega razpisa;
- (b) pred 26. julijem 2000 na podlagi postopka, ki ni bil pravičen in za javnost odprt razpis;
- (c) od 26. julija 2000 in pred ... (**). na podlagi pravičnega in za javnost odprtega razpisa;
- (d) od 26. julija 2000 in pred ... (**). na podlagi postopka, ki ni bil pravičen in za javnost odprt razpis.

Pogodbe iz točke (a) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Pogodbe iz točk (b) in (c) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, vendar največ 30 let. Pogodbe iz točke (d) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če imajo omejeno veljavnost, primerljivo z veljavnostmi, določenimi v členu 4 te uredbe.

(*) 12 let po dnevu začetka veljavnosti te uredbe.

(**) Dan začetka veljavnosti te uredbe.

Pogodbe o izvajanju javne službe se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če bi prekinitve pogodb povzročila nepotrebne pravne ali ekonomske posledice in če je Komisija to odobrila.

4. Brez poseganja v odstavek 3 lahko pristojni organi v drugi polovici prehodnega obdobja iz odstavka 2 iz sodelovanja pri sklepanju pogodb z javnim razpisom izključijo izvajalce javnih služb, ki ne morejo dokazati, da vrednost storitev javnega prevoza, za katerega dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico, dodeljeno v skladu s to uredbo, predstavlja vsaj polovico vrednosti vseh storitev javnega prevoza, za katere dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico. Takšna izključitev se ne uporablja za izvajalce javnih služb, za katere se objavi razpis. Pri uporabi tega merila se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene v okviru nujnih ukrepov iz člena 5(5).

Pristojni organi uporabijo možnost iz prvega pododstavka brez diskriminacije, izključijo vse morebitne izvajalce javnih služb, ki ustrezajo temu merilu, in potencialne izvajalce o svoji odločitvi obvestijo na začetku postopka sklepanja pogodb o izvajanju javne službe.

Zadevni pristojni organi Komisijo obvestijo, da nameravajo uporabiti to določbo najmanj dva meseca pred objavo razpisa.

Člen 9

Združljivost s Pogodbo

1. S skupnim trgom so združljiva nadomestila za opravljanje javne službe, namenjena opravljanju storitev javnega potniškega prevoza ali upoštevanju tarifnih obveznosti, ki so določene s splošnimi pravili in ki se plačujejo v skladu s to uredbo. Ta nadomestila so oproščena obveznosti predhodnega obvestila iz člena 88(3) Pogodbe.

2. Brez poseganja v člene 73, 86, 87 in 88 Pogodbe lahko države članice še naprej dodeljujejo pomoči za prometni sektor v skladu s členom 73 Pogodbe, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe in niso zajete v tej uredbi, ter zlasti:

- (a) do začetka veljavnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov, če je pomoč dodeljena podjetjem, ki morajo nositi stroške, povezane z infrastrukturo, ki jo uporabljajo, medtem ko druga podjetja niso podvržena podobnemu bremenu. Pri določitvi zneska tako podeljene pomoči se upoštevajo infrastrukturni stroški, ki jih konkurenčnim vrstam prevoza ni treba nositi;
- (b) kadar je namen pomoči spodbujanje raziskav ali razvoja prevoznih sistemov in tehnologij, ki so za Skupnost na splošno bolj gospodarni.

Takšna pomoč je omejena na fazo raziskav in razvoja in ne sme zajemati komercialnega izkoriščanja takšnih prevoznih sistemov in tehnologij.

Člen 10

Razveljavitev

1. Uredba (EGS) št. 1191/69 se razveljavi. Njene določbe pa se še naprej uporabljajo v zvezi s storitvami tovornega prevoza v obdobju treh let po začetku veljavnosti te uredbe.
2. Uredba (EGS) št. 1107/70 se razveljavi.

Člen 11

Poročila

Komisija po koncu prehodnega obdobja iz člena 8(2) predloži poročilo o izvajanju te uredbe in o razvoju na področju zagotavljanja javnega potniškega prevoza v Skupnosti, v katerem oceni zlasti razvoj kakovosti storitev javnega potniškega prevoza in posledice neposrednih sklepanj in ki ga po potrebi spremljajo ustrezni predlogi za spremembo te uredbe.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dne ... (*).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

(*) Tri leta po objavi Uredbe v Uradnem listu.

PRILOGA

PRAVILA O NADOMESTILIH V PRIMERIH IZ ČLENA 6(1)

1. Nadomestila, povezana s pogodбами o izvajanju javne službe, ki so neposredno sklenjene v skladu s členom 5(2), (4), (5) ali (6), ali s splošnim pravilom, je treba izračunati po pravilih iz te priloge.
2. Nadomestilo ne sme preseči zneska, ki ustreza finančnemu neto učinku, ki se ustreza vsoti pozitivnih ali negativnih posledic upoštevanja obveznosti javne službe na stroške in prihodke izvajalca javne službe. Posledice se ocenijo s primerjavo položaja, ko je obveznost opravljanja javne službe izpolnjena, s položajem, ki bi obstajal, če obveznost ne bi bila izpolnjena. Za izračunavanje finančnega neto učinka pristojni organ upošteva naslednji sistem:

Stroški, nastali zaradi obveznosti opravljanja javne službe ali sklopa teh obveznosti, ki jih naloži pristojni organ/predpišejo pristojni organi in so zajete v pogodbi o izvajanju javne službe in/ali s splošnim pravilom,

 - zmanjšano za kakršen koli pozitivni finančni učinek, nastal v sklopu omrežja, ki se upravlja v okviru zadevne(-ih) obveznosti opravljanja javne službe,
 - zmanjšano za prejemke iz tarif ali kakršen koli prihodek, nastal pri izpolnjevanju zadevne(-ih) obveznosti opravljanja javne službe,
 - s prištetjem primernega dobička,

= finančni neto učinek.
3. Izpolnjevanje obveznosti opravljanja javne službe ima lahko na morebitne prevozne dejavnosti izvajalca učinek, ki presega zadevno(-e) obveznost(-i) opravljanja javne službe. Za preprečevanje čezmerne kompenzacije ali premajhne kompenzacije se zato pri izračunavanju finančnega neto učinka upoštevajo merljivi finančni učinki na zadevna omrežja izvajalca.
4. Stroške in prihodke se izračuna v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili.
5. Da bi se povečala preglednost in preprečilo navzkrižno subvencioniranje, kadar izvajalec javne službe opravlja hkrati storitve, za katere prejema nadomestila in za katere veljajo obveznosti iz opravljanja javne prevozne storitve, ter druge dejavnosti, mora biti računovodstvo omenjenih javnih storitev razdeljeno tako, da izpolnjuje vsaj naslednje pogoje:
 - konti vsake poslovne dejavnosti so ločeni ter del ustreznih sredstev in fiksni stroški se dodelijo v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili,
 - variabilni stroški, ustrezní prispevek k fiksnim stroškom in primeren dobiček, povezan z morebitnimi drugimi dejavnostmi izvajalca javne službe, ne morejo v nobenem primeru bremeniti zadevne javne službe,
 - stroški opravljanja javne službe se uravnotežijo s prihodki iz poslovanja in plačili organov brez možnega prenosa prihodkov v drugo panogo dejavnosti izvajalca javne službe.
6. Kot primeren dobiček je treba razumeti stopnjo donosnosti kapitala, ki je običajna za sektor v določeni državi članici in ki mora upoštevati tveganje — ali odsotnost tveganja — izvajalca javne službe zaradi posegov javnega organa.
7. Način nadomestila mora spodbujati ohranitev ali razvoj:
 - učinkovitega poslovanja s strani izvajalca javne službe, ki se ga lahko objektivno oceni, in
 - opravljanja dovolj kakovostnih storitev potniškega prevoza.

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

- Komisija je 20. julija 2005 ⁽¹⁾ predložila revidirani predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, t. i. predlog o obveznostih javnih služb. Pred tem revidiranim predlogom je Komisija preložila dva druga predloga: 27. julija 2000 prvotni predlog ⁽²⁾ in 21. februarja 2002 spremenjeni predlog ⁽³⁾.
- Evropski parlament je 14. novembra 2001 glasoval o svojem mnenju v prvi obravnavi na podlagi prvotnega predloga Komisije iz julija 2000 ⁽⁴⁾. Evropski parlament se je odločil obravnavati predlog iz julija 2005 kot revidirano različico prvotnega predloga iz julija 2000 ter bo zato ta predlog preučil šele v drugi obravnavi.
- Svet je na seji dne 9. junija 2006 dosegel politični dogovor o revidiranem predlogu, glasovanja pa so se vzdržale češka, grška, luksemburška in malteška delegacija. Dne 11. decembra 2006 je Svet sprejel skupno stališče.
- Pri svojem delu je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽⁵⁾ in mnenje Odbora regij ⁽⁶⁾.

II. SPREMEMBE EVROPSKEGA PARLAMENTA

Ker je prva obravnava v Parlamentu temeljila na prvotnem predlogu Komisije iz leta 2000, skupno stališče Sveta pa na bistveno spremenjenem predlogu iz leta 2005, se Svet v tej utemeljitvi ni mogel sklicevati na posamezne spremembe Parlamenta. Zato bo Svet prvo obravnavo Parlamenta preučil na splošno in v zvezi s ključnimi deli skupnega stališča.

III. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Zakonodajni okvir za trenutno veljavne obveznosti javnih služb izhaja iz leta 1969 in je bil nazadnje spremenjen leta 1991 ⁽⁷⁾. Svet meni, da današnji evropski trg za storitve javnega potniškega prevoza, kjer izvajalci niso več le nacionalni, regionalni ali lokalni, potrebuje nov niz pravil. Ta pravila morajo zmanjšati izkrivljanje konkurence z vzpostavitvijo nediskriminatornih pogojev za konkurenco med izvajalci, s povečanjem preglednosti in z zagotavljanjem pravne varnosti tako za izvajalce kot tudi za organe, vključene v javni potniški prevoz. Posledični pravični konkurenčni pogoji bodo spodbudili varne, učinkovite in visokokakovostne storitve javnega potniškega prevoza.

Predloga Komisije iz let 2000 in 2002 nista dobila potrebne večine v Svetu, glavni razloga pa so bile zelo velike razlike med državami članicami pri uvajanju nadaljnje konkurence v javnem potniškem prevozu. Poleg tega so države članice želele počakati na sodbo v zadevi ALTMARK ⁽⁸⁾ o tem, kako se določbe o državni pomoči uporabljajo za javne storitve na splošno ter posebej za javni prevoz. Komisija in države članice so morale uporabiti bolj pragmatičen pristop, da so pripravile podlago za skupno stališče Sveta. Komisija je več pozornosti posvetila subsidiarnosti, kar je vodilo k enostavnejšemu in prožnejšemu predlogu v primerjavi s prejšnjima predlogoma, država članice pa so po nekaj letih izkušenj z različnimi modeli organizacije javnega prevoza lahko bolje ugotovile njihove prednosti in slabosti. Tudi sodba v zadevi ALTMARK je jasno pokazala, da je treba posodobiti zakonodajo Skupnosti na področju javnega potniškega prevoza.

⁽¹⁾ UL C 49, 28.2.2006, str. 37.

⁽²⁾ UL C 365 E, 19.12.2000, str. 169.

⁽³⁾ UL C 151 E, 25.6.2002, str. 146.

⁽⁴⁾ UL C 140 E, 13.6.2002, str. 164.

⁽⁵⁾ UL C 195, 18.8.2006, str. 20.

⁽⁶⁾ UL C 192, 16.8.2006, str. 1.

⁽⁷⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh (UL L 156, 28.6.1969, str. 1), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

⁽⁸⁾ Sodba z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] ECR I-7747).

Svet v skupnem stališču vzpostavlja ravnotežje med nekaj različnimi interesi: zmožnostjo organov, da sami določijo način organizacije javnega prevoza, željo po uvedbi več konkurence v sektor javnega prevoza z dodeljevanjem javnih naročil preko razpisnih postopkov – imenovano tudi „urejena konkurenca“ – in potrebo po oblikovanju novega zakonodajnega okvira, ki upošteva posebnosti v obstoječih sistemih javnega prevoza in jim zagotavlja dovolj časa za prilagoditev novim pravilom. Svet je v predlog Komisije vključil tudi spremembe, da bi olajšal njegovo izvajanje v praksi.

2. Ključna politična vprašanja

2.1 Področje uporabe

Svet določa področje uporabe Uredbe tako, da zajema tiste javne storitve železniškega in cestnega potniškega prevoza, za katere pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti javnih služb ali sklepajo pogodbe zanje, izvajalcem nadomestijo stroške, ki jih imajo, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb. Ker nastaja evropski trg za javni prevoz, Svet meni, da omejitev področja uporabe na lokalni prevoz, kakor predlaga Parlament, ne bi bila več ustrezna.

Poleg tega in za razliko od predlogov iz let 2000 in 2002, ki sta posebej zajemala javni potniški prevoz po celinskih plovnih poteh kot tak, je bil predlog Komisije iz leta 2005 omejen na železnice in ceste. Uredba bi veljala le za tiste storitve na celinskih plovnih poteh, ki so del širšega sistema javnega prevoza. Zdaj se je Svet vrnil k smislu predhodnih predlogov, tako da je v skupno stališče vključil določbo, ki državam članicam dovoljuje, da Uredbo uporabljajo za storitve javnega potniškega prevoza po celinskih plovnih poteh, če tako želijo.

Svet v skupnem stališču pojasnjuje vrsto pogodb, za katere se Uredba uporablja. Kot prvo izpostavlja, da se morajo pogodbe za storitve avtobusnega ali tramvajskega javnega potniškega prevoza dodeliti v skladu s postopki iz direktive o javnih naročilih, razen če takšne pogodbe niso oblikovane kot naročila koncesij za storitve. Ob tem Svet pojasnjuje predlagani pristop Komisije, ki organom prepušča izbiro režima. Če pogodba o izvajanju javne službe vključuje tveganje za izvajalca, se uporablja Uredba, v nasprotnem primeru pa direktiva o javnih naročilih⁽¹⁾. Zaradi te svobode pri upravnih odločitvah Svet daje prednost pristopu Komisije pred predlogom Parlamenta, ki pravi, da bi se morala Uredba uporabljati za vse pogodbe o storitvah javnega potniškega prevoza. Kot drugo pa skupno stališče izrecno izključuje koncesije za javne gradnje iz področja uporabe Uredbe in navaja, da direktive o javnih naročilih določajo režime, ki veljajo za takšno vrsto pogodb.

Ob koncu pa Svet, da bi povečal prožnost organov, v skupnem stališču slednjim omogoča, da iz področja uporabe Uredbe izključijo splošna pravila o finančnih nadomestilih za obveznosti javnih služb, ki postavljajo najvišje tarife za učence, vajence in osebe z omejeno mobilnostjo.

2.2 Neposredna oddaja

Svet meni, da je sistem, ki pristojnim organom ponuja možnost svobodne izbire med konkurenčnim razpisom in neposredno oddajo, najboljše jamstvo za boljšo kakovost in učinkovitost javnega prevoza. V skladu s tem Svet v skupnem stališču ohranja štiri odstopanja, po katerih lahko organi neposredno oddajo javnih naročil, kakor predlaga Komisija, vendar pa uvaja nekaj sprememb v zvezi z podrobnimi načini oddaje.

⁽¹⁾ Direktiva 2004/18 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114) ali Direktiva 2004/17 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1.).

2.2.1 Notranji izvajalci

Svet pozdravlja predlog Komisije, ki pristojnim organom, ki se ne odločijo objaviti razpisa za svoje storitve javnega prevoza, omogoča, da te storitve zagotovijo sami ali naročila zanje oddajo neposredno tretji strani, nad katero imajo podoben nadzor kot nad svojimi lastnimi oddelki – t. i. „notranjemu izvajalcu“. Svet se s prvo obravnavo Parlamenta in revidiranim predlogom Komisije strinja v tem, da v izogib tveganju izkrivljanja konkurence notranji izvajalec načeloma ne bi smel sodelovati pri razpisnih postopkih zunaj področja organa, od katerega je dobil neposredno naročilo.

Medtem ko Svet v skupnem stališču podpira splošni koncept notranjega izvajalca, dodaja nekaj določb k predlogu Komisije, da bi upošteval posebnosti nacionalnih in lokalnih sistemov prevoza:

- ob priznavanju nacionalnih odgovornosti za organizacijo javnega prevoza države članice na svojem ozemlju ohranjajo možnost zakonsko prepovedati lokalnim organom, da izkoristijo možnost neposredne dodelitve javnega naročila storitev,
- poleg opredelitve „pristojnega organa“ poudarja, da „pristojni lokalni organ“ zajema tako posamezni organ kot tudi skupino organov, ki opravljajo medsebojno povezane storitve prevoza,
- obdržala se je podlaga za določitev „nadzora“ s strani organa nad notranjim izvajalcem, kakor predlaga Komisija, obenem pa se je določilo, da popolno javno lastništvo ni obvezna zahteva za takšen nadzor,
- pojasnitev vprašanja ozemeljske omejitve za notranjega izvajalca, da ne bi bilo treba omejiti storitev javnega prevoza, ki prečkajo meje upravnih ozemelj, v nasprotju z interesi potnikov,
- notranji izvajalci, katerim bo preteklo neposredno oddano naročilo javne storitve, smejo sodelovati – če so izpolnjeni določeni pogoji – pri konkurenčnih razpisih, tako da se lahko pripravijo na delovanje v konkurenčnem okolju,
- če lokalni pristojni organi ne obstajajo, lahko nacionalni organi sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe brez notranjega izvajalca.

2.2.2 Manj pomembne pogodbe

Svet ne spreminja praga, pod katerim se pogodbe o izvajanju javne službe lahko dodelijo neposredno, kakor predlaga Komisija v skladu s prvo obravnavo Parlamenta. Organi se lahko izognejo konkurenčnemu razpisnemu postopku, če povprečna letna vrednost pogodbe ostaja pod enim milijonom EUR ali če pogodba zadeva opravljanje manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega prevoza letno. Poleg tega pa Svet v smislu interesa Parlamenta za mala podjetja uvaja dodatne prage za mala in srednje velika podjetja, ki delo opravljajo z največ 20 vozili. V tem primeru so neposredne dodelitve dovoljene, če povprečna letna vrednost pogodbe o izvajanju javne službe ostaja pod 1,7 milijona EUR ali predvideva manj kot 500 000 kilometrov storitev javnega prevoza letno. Ob koncu, da bi priznali nacionalne odgovornosti za organizacijo javnega prevoza, skupno stališče državam članicam omogoča, da se odločijo organom na njihovem ozemlju prepovedati izrabo možnosti neposredne dodelitve pogodb v primerih manj pomembnih pogodb.

2.2.3 Nujne razmere

Svet podpira predlog Komisije, ki temelji na prvi obravnavi Parlamenta, da se naročila oddajo neposredno v primeru motenj storitev ali ob neposrednem tveganju takšnih razmer. Vendar se je Svet ob upoštevanju časa, potrebnega za organizacijo novih dodelitev javnih naročil, odločil dovoliti nujne ukrepe za obdobje dveh let namesto enega leta, kar je predlagala Komisija. Nadalje, da bi upoštevali prakso, je v skupnem stališču navedeno, da so nujni ukrepi lahko v obliki neposredne dodelitve, uradnega sporazuma o podaljšanju

pogodbe o izvajanju javne službe ali zahteve po prenehanju izvajanja nekaterih obveznosti javnih služb. V zadnjem primeru ima izvajalec javne storitve pravico do pravnega sredstva.

2.2.4 Navadna železnica

Glede na posebni položaj javnih storitev železniškega potniškega prevoza Svet dovoljuje organom, da lahko v primeru navadne železnice neposredno dodelijo pogodbe o izvajanju javne službe, razen če tega ne prepoveduje nacionalna zakonodaja. Poleg tega se je Svet z razširitvijo možnosti neposredne dodelitve z regionalnih in medkrajevnih železnic, kakor je predlagala Komisija, na vso navadno železnico, vključno z (pri)mestno železnico in združenimi omrežji, izognil težavam, ki bi lahko nastale, če bi bilo treba razlikovati med medkrajevno in regionalno na eni strani ter (pri)mestno železnico na drugi. Glede razširitve neposredne dodelitve na vso navadno železnico je švedska delegacija, ki se ji je pridružila italijanska delegacija, podala izjavo za zapisnik (Priloga I), ko je Svet za promet, telekomunikacije in energijo 9. junija 2006 dosegel politični dogovor.

2.3 Trajanje pogodb

Glede trajanja pogodb o izvajanju javne službe za avtobusne in železniške storitve ter druge vrste storitev železniškega prevoza Svet usklajuje na eni strani potrebo po dobi amortizacije, ki bo finančno trdna, in na drugi strani trajanja pogodb, ki omogočajo spodbude za nove izvajalce. Za železnico in druge vrste železniškega prevoza je Svet ohranil predlagano trajanje 15 let. Za avtobusne storitve je Svet podaljšal trajanje pogodbe, predlagano s strani Komisije, z osem na deset let. Na ta način Svet sledi predlogu Komisije, kakor je bil spremenjen spričo prve obravnave Parlamenta, razen pri dodatnem trajanju pogodb v dolžini dveh let za avtobusni prevoz. Kot protitež razširitvi neposredne oddaje na vso navadno železnico, prvotno trajanje neposredno oddanih naročil za navadno železnico ne sme presegati 10 let.

Nadalje je Svet z izjemo nekaj sprememb obdržal predlog Komisije, ki dopušča, da se lahko trajanje pogodb o izvajanju javne službe podaljša za največ 50 %, kjer je to potrebno za naložbe. Poleg tega Svet dopušča 50-odstotno podaljšanje za pogodbe v najbolj oddaljenih regijah, če to upravičujejo stroški, ki izhajajo iz posameznih geografskih razmer.

V izjemnih primerih pa je v Skupnem stališču omogočeno, da se trajanje pogodb podaljša za celo več kot 50 %. Takšno podaljšanje je treba utemeljiti z amortizacijo kapitala v zvezi z izredno naložbo v infrastrukturo, železniški vozni park ali vozila. Povrh je treba pogodbo o izvajanju javne službe dodeliti na podlagi poštenega konkurenčnega razpisnega postopka; organ, ki dovoljuje daljše trajanje, pa mora v roku enega leta po sklenitvi pogodbe le-to in dejavnike, ki utemljujejo njeno daljše trajanje, poslati Komisiji.

2.4 Socialni standardi in kakovost storitev

Za razliko od predlogov iz leta 2000 in 2002 je v revidiranem predlogu iz leta 2005 opredelitev družbenih meril in meril kakovosti v zvezi s storitvami javnega potniškega prevoza v skladu z načelom subsidiarnosti prepuščena organom. Svet ta pristop podpira.

Svet podrobno opredeli in razširi določbo o prenosu socialnih pravic v predlogu Komisije. Z določbo iz predloga Komisije je bilo organom omogočeno, da se odločijo, ali morajo izbrani izvajalci javne službe uslužbencem, predhodno zaposlenim za opravljanje storitev, zagotoviti enake pravice, ki bi jih uživali, če bi prišlo do prenosa v smislu Direktive 2001/23/ES. Svetu, ki je tako kot Komisija mnenja, da gre za subsidiarnost, se ne zdi potrebno, da bi ta določba o pravicah zaposlenih postala obvezna, kakor je predlagal Parlament v prvi obravnavi. Vendar pa Svet s to določbo dodaja, da morajo organi pri postavljanju takšnih zahtev upoštevati omejitve,

ki jih določata nacionalna zakonodaja in/ali zakonodaja Skupnosti. Nadalje je Svet v Skupno stališče zaradi povečanja preglednosti vnesel obvezo, da morajo razpisna dokumentacija in pogodbe o izvajanju javne službe vsebovati seznam zadevnih uslužbencev in pregledne podrobnosti o njihovih pogodbenih pravicah ter pogoje, po katerih se šteje, da so zaposleni povezani s storitvami, kadar organi od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene socialne standarde.

Komisija se je v revidiranem predlogu z namenom poenostavitve Uredbe in ob upoštevanju načela subsidiarnosti odločila, da ne bo sestavila seznama meril kakovosti, ki naj bi ga uporabljali organi pri dodelitvi pogodb o izvajanju javne službe. Svet v Skupnem stališču sledi logiki Komisije, v skladu s katero naj bodo organi še naprej odgovorni za določanje standardov kakovosti. Vendar Svet zaradi povečanja preglednosti uvaja obvezo, da morajo organi spričo že določenih standardov kakovosti slednje vključiti v svojo razpisno dokumentacijo in pogodbe o izvajanju javne službe.

2.5 Preglednost

Svet je zaradi namena povečanja preglednosti izrazil zadovoljstvo s predlogom Komisije, ki od pristojnih organov zahteva, da sklenejo pogodbo o izvajanju javne službe, če so dodeljene izključne pravice in/ali nadomestilo v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb. Nadalje je preglednost glede dodelitve in vsebine pogodb o izvajanju javne službe ključnega pomena, da preprečimo nevarnost izkrivljanja konkurence, zlasti pri neposredni dodelitvi pogodbe. Parlament je med prvo obravnavo večkrat priznal, da je pomembno, da se izboljša preglednost v sektorju javnega prevoza potnikov.

Svet je zaradi nadaljnega povečanja preglednosti v sektorju javnega prevoza in kot protiutež temu, da se možnost neposredne dodelitve razširi na celotno navadno železnico, v Skupno stališče vključil sledeče ukrepe:

- obveznost organov, da na zahtevo katere koli zainteresirane strani posredujejo vse utemeljene odločitve v zvezi z neposredno dodelitvijo pogodbe o izvajanju javne službe. Češka delegacija je na seji Sveta za promet, telekomunikacije in energijo (PTE) 9. junija 2006 izjavila, da zavrača to določbo, in v zapisnik vključila izjavo iz Priloge II,
- obveznost organov, da v primeru neposredno dodeljenih pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz nekatere informacije objavijo v roku enega leta po dodelitvi javnega naročila.

Svet, ki sicer podpira predlog Komisije glede oglaševanja, uvaja več sprememb, s čimer naj bi se izboljšala njihova uporaba v praksi, obenem pa zmanjšala nepotrebna birokracija:

- organi morajo predložiti skupno poročilo o svojih pogodbah o izvajanju javne službe, ne pa podrobnega poročila, kakor predlaga Komisija,
- organi morajo dodelitev pogodbe o izvajanju javne službe objaviti v Uradnem listu vsaj leto prej. Za manj pomembne pogodbe ta obveznost ne velja,
- organi morajo objaviti popravke, če se spremenijo objavljene informacije o dodelitvi pogodbe o izvajanju javne službe,
- nujni ukrepi so izzeti od obveznosti predhodne objave,
- prvotni rok, v katerem morajo države članice Komisiji sporočiti vse podatke, potrebne, da se ugotovi, ali so dodeljena nadomestila združljiva z Uredbo, se podaljša z dvajsetih delovnih dni, kakor je predlagala Komisija, na tri mesece.

2.6 Prehod

Da bi se organom in izvajalcem zagotovilo dovolj časa, da se prilagodijo novemu zakonodajnemu okviru, je Svet za prehodne sisteme, ki jih je predlagala Komisija, predvidel več sprememb. Prvič bo Uredba začela veljati tri leta po objavi. Dvanajst let po tem se bodo morale pogodbe o izvajanju javne službe za železniški in cestni prevoz dodeljevati v skladu z Uredbo. Drugič je Svet ločevanje med prehodnimi obdobji za cestni prevoz na eni strani in za železniški prevoz na drugi, ki se pojavlja v predlogu Komisije, zamenjal z enotnim prehodnim sistemom. Spričo tega, da je možno neposredno dodelitev uporabiti tudi v primeru navadne železnice, je Svet mnenja, da ni več razloga, da bi bilo prehodno obdobje v primeru javnega železniškega prevoza daljše kot v primeru javnega cestnega prevoza. Tretjič pa se je Svet namesto za prehodno obdobje v dveh fazah odločil za postopni pristop, po katerem naj bi bilo organom omogočeno, da sami do neke mere določijo, na kakšen način bodo prešli na nova pravila za dodeljevanje javnih naročil. Države članice morajo Komisiji v roku šestih mesecev po tem, ko se izteče prva polovica prehodnega obdobja, predložiti poročila o napredku. Komisija bo na podlagi teh poročil ocenila, ali so potrebni dodatni ukrepi, da se preprečijo vsakršne prekinitve pri zagotavljanju javnega prevoza.

Skupno stališče za pogodbe, ki so bile sklenjene pred začetkom veljavnosti Uredbe, predvideva prehodni sistem, ki je zelo skladen s predlogi, ki jih je Parlament predložil v prvi obravnavi. Svet skuša najti ravnotežje, tako da bi na eni strani upošteval načelo „*pacta sunt servanda*“, na drugi pa preprečil, da bi bili trgi predolgo zaprti. Ločevati je treba med:

- pogodbami, ki se dodelijo na podlagi poštenega konkurenčnega razpisnega postopka, in pogodbami, dodeljenimi na osnovi kakšnega drugega postopka oddaje javnih naročil,
- pogodbami, dodeljenimi pred 26. julijem 2000, ko je Komisija predložila prvotni predlog o obveznostih javnih služb, in pogodbami, dodeljenimi po tem datumu.

Svet za vsako od skupaj štirih kategorij pogodb predlaga ločeno ureditev glede izteka veljavnosti. Za izjemne primere, pri katerih bi prekinitve pogodb o izvajanju javne službe povzročila nepotrebne pravne ali ekonomske posledice, je v Skupnem stališču predvideno, da se pogodba izvaja še naprej do izteka, če je Komisija to odobrila.

Svet v Skupnem stališču vztraja pri določi iz predloga Komisije, da lahko pristojni organi v drugi polovici prehodnega obdobja iz sodelovanja pri razpisnih postopkih, ki jih organizirajo, izključijo izvajalce, ki ne morejo dokazati, da vrednost storitev javnega prevoza, za katere dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico, dodeljeno v skladu z Uredbo, predstavlja vsaj polovico vrednosti vseh njihovih storitev javnega prevoza. Svet v tej določi dodaja, da organi izvajalcem, ki že opravljajo storitve, za katere naj bi se objavil razpis, ne smejo preprečiti sodelovanja pri razpisnem postopku. Svet je po intenzivnih razpravah sklenil, da ne bo prevzel klavzule, ki organom omogoča, da izvajalcem, ki so jim bile pogodbe v celoti ali deloma neposredno dodeljene, preprečijo sodelovanje v razpisnem postopku. Svetu se takšna klavzula o vzajemnosti v luči sodne prakse Sodišča ne zdi ustrezna. Sodišče namreč postavlja stroge pogoje glede uporabe klavzul o vzajemnosti; po njegovo so slednje dopustne izključno v sklopu procesa postopne liberalizacije in v primeru, da so prehodne in časovno omejene.

2.7 Druge pomembne zadeve

Druge pomembne zadeve, vključene v Skupno stališče Sveta, so:

- Svet se pridružuje predlogu Komisije, da se za sektor kopenskega javnega prevoza ne bi določila posebna pravila o sklepanju pogodb s podizvajalci. Obenem pa si Svet prizadeva za povečanje preglednosti in je v ta namen v Skupno stališče vključil zahtevo, da mora biti iz razpisne dokumentacije in pogodb o izvajanju javne službe jasno razvidno, ali je možno sklepanje pogodb s podizvajalci. V pogodbi morajo biti v skladu z nacionalno zakonodajo in zakonodajo Skupnosti določeni pogoji, ki se uporabljajo za sklepanje pogodb s podizvajalci.

- Komisija je predlagala, da se Uredba (EGS) št. 1191/69 in Uredba (EGS) št. 1107/70 v celoti razveljavita. Glede na to, da se nekatere določbe iz teh dveh uredb še uporabljajo, sta v Skupnem stališču Sveta predvidena postopna odprava Uredbe št. 1191/69 in vključitev nekaterih posebnih določb iz Uredbe št. 1107/70 v novo uredbo o obveznostih javnih služb.
- Pri Svetu je določba o poročanju Komisije o razvoju dogodkov na področju zagotavljanja javnega potniškega prevoza v Evropi prilagojena glede na Skupno stališče, v katerem se zahteva zlasti ocena kakovosti storitev javnega potniškega prevoza in posledic neposredne dodelitve javnih naročil.
- Svet je nekoliko spremenil Prilogo k osnutku uredbe, da bi za neposredno dodeljene pogodbe izboljšal izračunavanje dovoljenih nadomestil, ki bi torej v praksi postalo bolj enostavno.

IV. ZAKLJUČEK

Svet, ki sicer ni mogel doseči dogovora glede predlogov Komisije o obveznostih javnih služb iz leta 2000 in 2002, je uspel sprejeti skupno stališče na podlagi predloga Komisije iz leta 2005. Komisija je ta revidirani predlog pripravila v luči parlamentarne prve obravnave prvotnega predloga iz leta 2000, da bi zblížala stališča treh institucij. Po mnenju Sveta je Skupno stališče dobra podlaga za pogovore v okviru druge obravnave v Parlamentu, saj v grobem upošteva pristop tega revidiranega predloga.

PRILOGA I

IZJAVA ŠVEDSKE, KI SE JE PRIDRUŽILA ITALIJA, ZA ZAPISNIK SVETA Z DNE 9. JUNIJA 2006

Glede točke 9: Revidirani predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza

POLITIČNI DOGOVOR

Ob doseženem političnem dogovoru v zvezi s skupnim stališčem glede uredbe o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza želi Švedska podati naslednje stališče:

1. Glavni cilj te uredbe je, kakor je soglašal Svet na seji 5. decembra 2005, vzpostavitev zakonodajnega okvira za nadomestila za pogodbe o izvajanju javne službe, ne pa odprtje trga železniških storitev. Zaradi tega je v tej uredbi ohranjena možnost neposredne dodelitve za železniške storitve.
2. Odločitev Sveta, da še naprej omogoči neposredno dodelitev za storitve železniškega potniškega prevoza, ne izključuje pravice Komisije, da bi v prihodnosti predlagala kakršen koli zakonodajni predlog o odprtju domačega trga za železniški potniški prevoz, ki bi ga nato obravnavala Evropski parlament in Svet.
3. Vsak prihodnji predlog o odprtju trga za storitve domačega železniškega potniškega prevoza bo moral temeljiti na utemeljeni določbi, če naj bo to v obliki odprtega dostopa do železniškega omrežja za vse izvajalce ali konkurenčnega razpisa za dodelitev pogodbe o izvajanju javne službe oziroma izključne pravice, ali oboje.
4. Ker ni usklajene zakonodaje o odprtju nacionalnih trgov za storitve železniškega potniškega prevoza, Švedska meni, da bi morale države članice obdržati pravico do uporabe ukrepov vzajemnosti, kolikor so ti ukrepi v skladu z zakonodajo Skupnosti.

PRILOGA II

IZJAVA ČEŠKE ZA ZAPISNIK SVETA Z DNE 9. JUNIJA 2006

Glede točke 9: Revidirani predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza

POLITIČNI DOGOVOR

Češka se v celoti zaveda, da je optimalna preglednost pri dodelitvi pogodb o izvajanju javne službe eden glavnih ciljev predloga uredbe o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza. V zvezi s tem Češka ne nasprotuje zahtevi, da pristojni organ na zahtevo katere koli zainteresirane strani pošlje svojo odločitev v zvezi z neposredno dodelitvijo pogodb o izvajanju javne službe ter da dokaže, da je delal v skladu z ustreznimi členi Uredbe ter med drugim določil višino nadomestil skladno s pravili iz Priloge k Uredbi. Vendar pa se Češka ne strinja s sedanjim besedilom člena 7(4) (dok. 9840/06), saj meni, da to zmanjšuje pravno varnost vseh v neposredni dodelitvi udeleženi strani. Češko skrbi predvsem to, da bi oškodovanec lahko ugovarjal utemeljeni odločitvi, da bi izsilil primerjavo med neposredno dodeljeno pogodbo in lastno alternativno ponudbo. V nekaterih primerih to lahko naknadno prepreči neposredno dodelitev pogodb o izvajanju javne službe; Češka meni, da je to popolnoma nesprejemljivo.

Zaradi tega pridržka Češka v Svetu ne more potrditi političnega dogovora o navedenem predlogu in se zato vzdrži glasovanja.

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 3/2007,**ki ga je sprejel Svet dne 11. decembra 2006****z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002****(Besedilo velja za EGP)**

(2007/C 70 E/02)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zaradi zaščite oseb in blaga v Evropski uniji bi bilo treba preprečiti dejanja nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo z določitvijo skupnih pravil za varovanje civilnega letalstva. Ta cilj bi bilo treba doseči z vzpostavitvijo skupnih pravil in skupnih osnovnih standardov na področju varovanja letalstva ter mehanizmov spremljanja skladnosti.
- (2) Zaželeno je, da se v interesu varovanja civilnega letalstva na splošno zagotovi osnova za skupno razlago Priloge 17 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu z dne 7. decembra 1944.
- (3) Uredba (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva ⁽³⁾ je bila sprejeta zaradi dogodkov 11. septembra 2001 v Združenih državah.
- (4) Vsebinsko Uredbe (ES) št. 2320/2002 bi bilo treba revidirati glede na pridobljene izkušnje in jo zaradi poenostavitve, uskladitve in pojasnitve obstoječih pravil ter izboljšanja ravnih varovanja razveljaviti ter nadomestiti s to uredbo.

(5) Glede na potrebo po večji prožnosti pri sprejemanju ukrepov in postopkov varovanja zaradi izpolnjevanja nastajajočih ocen tveganja in zaradi omogočanja uvajanja novih tehnologij bi morala ta uredba določiti osnovna načela o tem, kaj je treba storiti za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, brez poseganja v tehnične in postopkovne podrobnosti o tem, kako se jih bo izvajalo.

(6) Ta uredba naj bi se uporabljala za letališča, ki služijo civilnemu letalstvu in se nahajajo na ozemlju države članice, za operatorje, ki nudijo storitve na takšnih letališčih, ter za subjekte, ki zagotavljajo blago in/ali storitve na takšnih letališčih ali prek njih.

(7) Brez poseganja v Konvencijo o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih (Tokio, 1963), Konvencijo o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov (Haag, 1970) in Konvencijo o zatiranju nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega letalstva (Montreal, 1971) bi morala nova uredba zajemati tudi ukrepe varovanja, ki se uporabljajo na krovu zrakoplovov letalskih prevoznikov Skupnosti ali med njihovim letom.

(8) Vsaka država članica se lahko sama odloči, ali bo na zrakoplove, registrirane v tej državi članici, in na zrakoplove letalskih prevoznikov, ki jim je podelila licenco, napotila častnike za varovanje med letom.

(9) Različne vrste civilnega letalstva ne predstavljajo nujno enake stopnje nevarnosti. Pri določitvi skupnih osnovnih standardov na področju varovanja letalstva bi bilo treba zaradi omogočanja dodelitve odstopanj upoštevati velikost zrakoplova, naravo letalskega prevoza in/ali pogostost operacij na letališčih.

(10) Državam članicam bi bilo treba prav tako dovoliti, da na podlagi ocene tveganja uporabijo ukrepe, ki so strožji od ukrepov, ki jih določa ta uredba.

⁽¹⁾ UL C 185, 8.8.2006, str. 17.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 15. junija 2006 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 11. decembra 2006 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽³⁾ UL L 355, 30.12.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 849/2004 (UL L 158, 30.4.2004, str. 1).

- (11) Tretje države lahko zahtevajo uporabo ukrepov, ki se razlikujejo od ukrepov, določenih v tej uredbi, v zvezi z leti z letališča v državi članici v ali čez to tretjo državo. Vendar pa bi brez poseganja v morebitne dvostranske sporazume, katerih pogodbenica je Skupnost, Komisija morala imeti možnost preučiti ukrepe, ki jih zahteva tretja država.
- (12) Čeprav sta lahko v eni sami državi članici v varovanje letalstva vključena dva ali več organov, bi morala vsaka država članica imenovati en organ, pristojen za usklajevanje in spremljanje izvajanja skupnih osnovnih standardov na področju varovanja letalstva.
- (13) Zaradi opredelitve odgovornosti za izvajanje skupnih osnovnih standardov na področju varovanja letalstva in da bi se opisalo, kateri ukrepi se v ta namen zahtevajo od operatorjev in drugih subjektov, bi morala vsaka država članica pripraviti nacionalni program varovanja civilnega letalstva. Poleg tega bi moral vsak upravljavec letališča, letalski prevoznik in subjekt, ki izvaja standarde s področja varovanja v letalstvu, pripraviti, uporabljati in vzdrževati program varovanja, ki naj mu omogoča usklajenost tako s to uredbo kot z ustreznim nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva.
- (14) Zaradi spremljanja skladnosti s to uredbo in nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva bi morala vsaka država članica pripraviti in zagotoviti izvajanje nacionalnega programa za preverjanje kakovosti varovanja civilnega letalstva.
- (15) Da bi spremljala, kako države članice uporabljajo to uredbo, in da bi podala priporočila za izboljšanje varovanja letalstva, bi morala Komisija opravljati inšpekcije, vključno z nenapovedanimi inšpekcijami.
- (16) Izvedbeni akti, ki določajo skupne ukrepe in postopke za izvajanje skupnih osnovnih standardov s področja varovanja letalstva in vsebujejo občutljive varnostne podatke, skupaj s poročili o inšpekcijah Komisije ter odgovori ustreznih organov, bi se morali šteti za „tajne podatke EU“ v smislu Sklepa Komisije 2001/844/ES, ESPJ, Euratom, z dne 29. novembra 2001 o spremembah njenega Poslovnika⁽¹⁾. Ti podatki se ne bi smeli objaviti; na razpolago bi smeli biti le tistim operatorjem in subjektom, ki imajo upravičen interes.
- (17) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji dodeljenih izvedbenih pooblastil⁽²⁾.
- (18) Še posebej bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za določitev pogojev, pod katerimi naj se sprejemajo ukrepi iz členov 4(3) in 9(2). Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe oziroma njenemu dopolnjevanju z dodajanjem nebitvenih določb, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (19) Treba bi si bilo prizadevati za uresničitev cilja „enega varnostnega pregleda“ za vse leto v Evropski uniji.
- (20) Ta uredba ne posega v uporabo pravil o varnosti letalstva, vključno s tistimi, ki se nanašajo na prevoz nevarnih snovi.
- (21) Države članice bi morale za kršitve določb te uredbe določiti kazni. Te kazni, ki so lahko civilne ali upravne narave, bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (22) Ministrska izjava o gibraltarskem letališču, dogovorjena na prvem ministrskem srečanju Foruma za dialog o Gibraltarju v Kordovi 18. septembra 2006, bo nadomestila Skupno izjavo o gibraltarskem letališču, podano v Londonu 2. decembra 1987, njeno polno spoštovanje pa se bo štelo kot spoštovanje izjave iz leta 1987.
- (23) Ker ciljev te uredbe, in sicer varovanja civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in zagotovitve osnove za skupno razlago Priloge 17 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi obsega in učinkov te uredbe lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev —

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Cilji

⁽¹⁾ UL L 317, 3.12.2001, str. 1. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/548/ES, Euratom (UL L 215, 5.8.2006, str. 38).

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

1. Ta uredba določa skupna pravila za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja.

Zagotavlja tudi osnovo za skupno razlago Priloge 17 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

2. Načini za doseganje ciljev, navedenih v odstavku 1, so:

- (a) določitev skupnih pravil in skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva;
- (b) mehanizmi za spremljanje skladnosti.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

- (a) vsa letališča ali dele letališč, ki se nahajajo na ozemlju države članice in se ne uporabljajo izključno v vojaške namene;
- (b) vse operatorje, vključno z letalskimi prevozniki, ki opravljajo storitve na letališčih, navedenih v točki (a);
- (c) vse subjekte, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v letalstvu in ki izvajajo operacije iz prostorov, ki se nahajajo v letaliških prostorih ali zunaj njih, in zagotavljajo blago in/ali storitve prek letališč ali na letališčih, navedenih v točki (a).

2. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva v zvezi s sporom o suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

- 1. „civilno letalstvo“ pomeni kakršno koli operacijo, ki jo opravi civilni zrakoplov, vendar pa izključuje operacije, ki jih opravljajo državni zrakoplovi iz člena 3 Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944;
- 2. „varovanje letalstva“ pomeni kombinacijo ukrepov, osebja in materialnih virov, namenjenih za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja;
- 3. „operator“ pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki opravlja ali želi opravljati operacijo zračnega prevoza;
- 4. „letalski prevoznik“ pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco ali enakovrednim dokumentom;
- 5. „letalski prevoznik Skupnosti“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je dodelila država članica v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ ULL L 240, 24.8.1992, str. 1.

- 6. „subjekt“ pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki ni operator;
- 7. „prepovedani predmeti“ pomenijo orožje, eksplozive ali druge nevarne naprave, predmete ali snovi, ki se lahko uporabijo za dejanje nezakonitega vmešavanja;
- 8. „varnostni pregled“ pomeni uporabo tehničnih ali drugih sredstev za odkrivanje in/ali zaznavanje prepovedanih predmetov;
- 9. „varnostni nadzor“ pomeni uporabo sredstev, s katerimi se lahko prepreči vnos prepovedanih predmetov;
- 10. „nadzor dostopa“ pomeni uporabo sredstev, s katerimi se prepreči vstop nepooblaščenih oseb ali nepooblaščenih vozil ali obojih;
- 11. „nadzorovani del letališča“ pomeni območje gibanja zrakoplovov na letališču, bližnje zemljišče in stavbe ali njihove dele, do katerih je dostop omejen;
- 12. „javni del letališča“ pomeni tiste dele letališča, bližnje zemljišče in stavbe ali njihove dele, ki niso nadzorovani del letališča;
- 13. „varnostno območje omejenega gibanja“ pomeni tisto območje nadzorovanega dela letališča, kjer se poleg tega, da je dostop omejen, uporabljajo drugi standardi letalske varnosti;
- 14. „razmejeno območje“ pomeni območje, ki je ločeno s pomočjo nadzora dostopa bodisi od varnostnega območja omejenega gibanja ali, če je razmejeno območje samo varnostno območje omejenega gibanja, od drugih varnostnih območij omejenega gibanja na letališču;
- 15. „preverjanje preteklosti“ pomeni zabeleženo preverjanje identitete osebe, vključno z njeno morebitno kriminalno preteklostjo, ki je del ocene, ali se osebi lahko dovoli dostop do varnostnih območij omejenega gibanja brez spremstva;
- 16. „transferni potniki, prtljaga, tovor ali pošta“ pomenijo potnike, prtljago, tovor ali pošto, ki odhajajo na zrakoplovu, ki ni isti kot tisti, na katerem so prispeli;
- 17. „tranzitni potniki, prtljaga, tovor ali pošta“ pomenijo potnike, prtljago, tovor ali pošto, ki odhajajo na istem zrakoplovu, na katerem so prispeli;
- 18. „potencialno težaven potnik“ pomeni potnika, ki je bodisi deportiranec, oseba, ki se šteje, da nima vstopa iz razlogov priseljevanja, ali oseba, ki ji je bila zakonito odvzeta prostost;
- 19. „ročna prtljaga“ pomeni prtljago, namenjeno za prevoz v potniški kabini zrakoplova;
- 20. „oddana prtljaga“ pomeni prtljago, namenjeno za prevoz v prtljažnem prostoru zrakoplova;
- 21. „spremljana oddana prtljaga“ pomeni prtljago, namenjeno za prevoz v prtljažnem prostoru istega zrakoplova, s katerim potnik, ki jo je oddal, potuje;

22. „pošta letalskega prevoznika“ pomeni pošto, ki izvira in je hkrati namenjena letalskemu prevozniku;
23. „material letalskega prevoznika“ pomeni material, ki izvira in je hkrati namenjen letalskemu prevozniku, ali material, ki ga uporablja letalski prevoznik;
24. „pošta“ pomeni pisemske pošiljke in druge predmete, razen pošte letalskega prevoznika, ki jih poštne službe oddajo za prevoz ali so namenjene za dostavo tem službam v skladu s pravili Svetovne poštne zveze;
25. „tovor“ pomeni vsako premoženje, namenjeno za prevoz z zrakoplovom, razen prtljage, pošte, pošte letalskega prevoznika, materiala letalskega prevoznika in zalog za oskrbo med letom;
26. „regulirani agent“ pomeni letalskega prevoznika, agenta, odpravnika tovora ali drug subjekt, ki zagotavlja varnostni nadzor nad tovorom ali pošto;
27. „znani pošiljatelj“ pomeni pošiljatelja, ki pošilja tovor ali pošto za lasten račun in čigar postopki izpolnjujejo skupna pravila in standarde varovanja v zadostni meri, da omogočajo prevoz tovora ali pošte na katerem koli zrakoplovu;
28. „stalni pošiljatelj“ pomeni pošiljatelja, ki pošilja tovor ali pošto za lasten račun in čigar postopki izpolnjujejo skupna pravila in standarde varovanja v zadostni meri, da omogočajo prevoz tega tovora na zrakoplovu, ki prevaža le tovor, ali pošte na zrakoplovu, ki prevaža le pošto;
29. „varnostno preverjanje zrakoplova“ pomeni pregled tistih delov notranjosti zrakoplova, do katerih so potniki morebiti imeli dostop, skupaj s pregledom prtljažnih prostorov zrakoplova, z namenom odkriti prepovedane predmete in nezakonita vmešavanja v zrakoplov;
30. „varnostna preiskava zrakoplova“ pomeni pregled notranjosti in dostopne zunanosti zrakoplova z namenom odkriti prepovedane predmete in nezakonita vmešavanja v zrakoplov;
31. „častnik za varovanje med letom“ pomeni osebo, ki jo zaposli država članica, da potuje na zrakoplovu letalskega prevoznika, ki mu je izdala licenco, z namenom varovanja tega zrakoplova in oseb, ki so na njem, pred dejanji nezakonitega vmešavanja.
- Ti ukrepi zadevajo zlasti:
- (a) metode varnostnih pregledov, nadzora dostopa in drugih varnostnih nadzorov;
 - (b) metode izvajanja varnostnih preverjanj zrakoplova in varnostnih preiskav zrakoplova;
 - (c) prepovedane predmete;
 - (d) merila za preverjanje zmogljivosti opreme in testiranje njene sprejemljivosti;
 - (e) zahteve za zaposlovanje in usposabljanje osebja;
 - (f) opredelitev kritičnih delov varnostnih območij omejenega gibanja;
 - (g) obveznosti in postopke preverjanja reguliranih agentov, znanih pošiljateljev in stalnih pošiljateljev;
 - (h) kategorije oseb, blaga in zrakoplovov, za katere se iz objektivnih razlogov uporabljajo posebni varnostni postopki, oziroma so izvzeti iz varnostnih pregledov, nadzora dostopa ali drugih varnostnih nadzorov.
3. Komisija s spremembo te uredbe v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3) določi merila, na podlagi katerih lahko države članice odstopajo od skupnih osnovnih standardov iz odstavka 1 ter sprejmejo ukrepe varovanja, ki zagotavljajo ustrezno raven zaščite na podlagi lokalne ocene tveganja. Takšni alternativni ukrepi se utemeljijo z razlogi, ki se nanašajo na velikost zrakoplova, ali z razlogi, ki se nanašajo na naravo, obseg ali pogostnost letalskih prevozov ter drugih zadevnih dejavnosti.
- V nujnih primerih lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 15(4).
- Države članice o teh ukrepih obvestijo Komisijo.
4. Države članice na svojem ozemlju zagotovijo uporabo skupnih osnovnih standardov iz odstavka 1. Če država članica meni, da je bila raven varovanja letalstva ogrožena zaradi kršitve s področja varovanja, zagotovi ustrezne in hitre ukrepe za odpravo kršitve ter zagotovi nemoteno varovanje civilnega letalstva.

Člen 4

Skupni osnovni standardi

1. Skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja so določeni v Prilogi.
2. Podrobni ukrepi za izvajanje skupnih osnovnih standardov iz odstavka 1 se določijo v skladu s postopkom iz člena 15(2).

Člen 5

Strožji ukrepi držav članic

1. Države članice lahko uporabljajo ukrepe, ki so strožji od skupnih osnovnih standardov iz člena 4. Pri tem delujejo na podlagi ocene tveganja in skladno s pravom Skupnosti. Ukrepi so ustrezni, objektivni, nediskriminatorni in sorazmerni s tveganjem.

2. Države članice o takšnih ukrepih obvestijo Komisijo čim prej po tem, ko jih začnejo uporabljati. Po prejetju takšnih informacij Komisija posreduje te informacije drugim državam članicam.

3. Če so zadevni ukrepi omejeni na določen let na določen datum, državam članicam Komisije o tem ni treba obvestiti.

Člen 6

Ukrepi varovanja, ki jih zahtevajo tretje države

1. Brez poseganja v morebitne dvostranske sporazume, katerih pogodbenica je Skupnost, država članica obvesti Komisijo o ukrepih varovanja, ki jih zahteva tretja država v zvezi z leti z letališča v državi članici v ali čez to tretjo državo, če se ti razlikujejo od skupnih osnovnih standardov iz člena 4.

2. Komisija na zahtevo zadevne države članice ali na lastno pobudo preuči uporabo ukrepov, o katerih je bila obveščena v skladu z odstavkom 1, in lahko v skladu s postopkom iz člena 15(2) pripravi ustrezen odgovor zadevni tretji državi.

3. Odstavka 1 in 2 se ne uporabljata, če:

- (a) zadevna država članica uporablja zadevne ukrepe v skladu s členom 5; ali
- (b) je zahteva tretje države omejena na določen let na določen datum.

Člen 7

Ustrezní organ

Če sta v eni državi članici dve ali več teles, ki so zadolžena za varovanje civilnega letalstva, ta država članica imenuje en organ (v nadaljnjem besedilu „ustrezni organ“), ki je pristojen za usklajevanje in spremljanje izvajanja skupnih osnovnih standardov iz člena 4.

Člen 8

Nacionalni program varovanja civilnega letalstva

1. Vsaka država članica pripravi, uporablja in vzdržuje nacionalni program varovanja civilnega letalstva.

V tem programu se opredelijo odgovornosti za izvajanje skupnih osnovnih standardov iz člena 4 in opišejo ukrepi, ki se zahtevajo od operatorjev in subjektov za ta namen.

2. Ustrezní organ v pisni obliki na podlagi „potrebe po seznanitvi“ da na razpolago ustrezne dele nacionalnega programa varovanja civilnega letalstva operatorjem in subjektom, za katere meni, da imajo upravičen interes.

Člen 9

Nacionalni program za nadzor kakovosti

1. Vsaka država članica pripravi, uporablja in vzdržuje nacionalni program za nadzor kakovosti.

Ta program zaradi spremljanja skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva omogoča državi članici preverjanje kakovosti varovanja civilnega letalstva.

2. Specifikacije za nacionalni program za nadzor kakovosti se sprejmejo s spremembo te uredbe v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3), in sicer z dodatkom priloge k tej uredbi.

V nujnih primerih lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 15(4).

Program omogoča takojšnje odkrivanje in odpravo pomanjkljivosti. Določa tudi, da vsa letališča, operatorje in subjekte, odgovorne za izvajanje standardov s področja varovanja v letalstvu, ki se nahajajo na ozemlju zadevne države članice, redno spremlja bodisi ustrezní organ neposredno bodisi se spremljanje izvaja pod njegovim nadzorom.

Člen 10

Program varovanja letališča

1. Vsak upravljavec letališča pripravi, uporablja in vzdržuje program varovanja letališča.

V programu so opisane metode in postopki, ki jih mora upravljavec letališča upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva države članice, kjer se nahaja letališče.

Program vsebuje tudi določbe za notranji nadzor kakovosti, ki opisujejo, kako upravljavec letališča spremlja skladnost s temi metodami in postopki.

2. Program varovanja letališča se predloži ustreznemu organu, ki lahko nadalje ukrepa, če je to potrebno.

Člen 11

Program varovanja letalskega prevoznika

1. Vsak letalski prevoznik pripravi, uporablja in vzdržuje program varovanja letalskega prevoznika.

V programu so opisane metode in postopki, ki jih mora letalski prevoznik upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva države članice, iz katere opravlja storitve.

Program vsebuje tudi določbe za notranji nadzor kakovosti, ki opisujejo, kako letalski prevoznik spremlja skladnost s temi metodami in postopki.

2. Na zahtevo se program varovanja letalskega prevoznika predloži ustreznemu organu, ki lahko nadalje ukrepa, če je to potrebno.

3. Če program varovanja letalskega prevoznika Skupnosti potrdi ustrezní organ države članice, ki je izdala operativno licenco, se letalskemu prevozniku v vseh državah članicah prizna izpolnjevanje zahtev iz odstavka 1. To velja brez poseganja v pravico države članice, da od katerega koli letalskega prevoznika zahteva podrobnosti glede izvajanja:

- (a) varnostnih ukrepov, zahtevanih s strani te države članice v skladu z določbami člena 5; in/ali
- (b) lokalnih postopkov, ki veljajo na letališčih, na katerih zagotavlja prevoze.

Člen 12

Program varovanja subjekta

1. Vsak subjekt, ki mora v okviru nacionalnega programa varovanja civilnega letalstva iz člena 8 uporabljati standarde s področja varovanja v letalstvu, pripravi, uporablja in vzdržuje program varovanja subjekta.

V programu so opisane metode in postopki, ki jih mora subjekt upoštevati zaradi skladnosti z nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva države članice glede svojih operacij v tej državi članici.

Program vsebuje določbe za notranji nadzor kakovosti, ki opisujejo, kako subjekt spremlja skladnost s temi metodami in postopki.

2. Na zahtevo se program predloži ustreznemu organu zadevne države članice, ki lahko nadalje ukrepa, če je to potrebno.

Člen 13

Inšpekcije Komisije

1. Komisija v sodelovanju z ustreznim organom zadevne države članice izvaja inšpekcije, vključno z inšpekcijami letališč, operatorjev in subjektov, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v letalstvu, s katerimi spremlja uporabo te uredbe v državah članicah in, kjer je to potrebno, daje priporočila za izboljšanje varovanja letalstva. V ta namen ustrezní organ pisno obvesti Komisijo o vseh letališčih na svojem ozemlju, ki služijo civilnemu letalstvu, razen tistih, ki so zajeta v členu 4(3).

Postopki za izvajanje inšpekcij Komisije se sprejmejo po postopku iz člena 15(2).

2. Inšpekcije letališč, operatorjev in subjektov, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v letalstvu, s strani Komisije niso napovedani. Komisija pred načrtovano inšpekcijo o tem pravočasno obvesti zadevno državo članico.

3. Vsako poročilo Komisije o inšpekciji se posreduje ustreznemu organu zadevne države članice, ki v odgovoru navede ukrepe, sprejete za odpravo vseh ugotovljenih pomanjkljivosti.

Poročilo se skupaj z odgovorom ustreznega organa nato posreduje ustreznim organom drugih držav članic.

Člen 14

Razširjanje informacij

Za namene Sklepa 2001/844/ES, ESPJ, Euratom se naslednji dokumenti štejejo za „tajne dokumente EU“ in se ne razkrijejo javnosti:

- (a) ukrepi in postopki iz členov 4(2), 4(3), 5(1) in 6(1), če vsebujejo občutljive podatke s področja varovanja;
- (b) poročila o inšpekcijah Komisije in odgovori ustreznih organov iz člena 13(3).

Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je en mesec.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) ter člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1), (2) in (6) ter člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 16

Kazni

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se zagotovi njihovo izvajanje. Kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

...

Člen 17

Razveljavitev

Uredba (ES) št. 2320/2002 se razveljavi.

Člen 18

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od ... (*), razen členov 4(2), 4(3), 9(2), 13(1) in 15, ki se začnejo uporabljati z dnem začetka veljavnosti te uredbe.

Za Svet
Predsednik

...

(*) Dve leti po dnevu začetka veljavnosti te uredbe.

PRILOGA

SKUPNI OSNOVNI STANDARDI (ČLEN 4)

1. VAROVANJE LETALIŠČA

1.1 Zahteve pri načrtovanju letališča

1. Pri projektiranju in gradnji novih objektov ali spreminjanju obstoječih objektov na letališču se v celoti upoštevajo zahteve za izvajanje skupnih osnovnih standardov, določenih v tej prilogi ter v aktih za njeno izvedbo.
2. Na letališčih se vzpostavijo naslednja območja:
 - (a) javni del letališča;
 - (b) nadzorovani del letališča;
 - (c) varnostna območja omejenega gibanja in
 - (d) kritični deli varnostnih območij omejenega gibanja.

1.2 Nadzor dostopa

1. Dostop do nadzorovanega dela letališča je omejen, da se prepreči vstop nepooblaščenim osebam in vozilom na ta območja.
2. Dostop na varnostna območja omejenega gibanja je nadzorovan zaradi zagotovitve, da nepooblaščen osebe in vozila ne vstopijo na ta območja.
3. Osebam in vozilom se dostop do nadzorovanega dela letališča in do varnostnih območij omejenega gibanja lahko dovoli le, če izpolnjujejo zahtevane pogoje varovanja.
4. Osebe, tudi člani posadke, morajo uspešno prestati preverjanje preteklosti, preden pridobijo identifikacijsko priponko za člane posadke ali identifikacijsko priponko za letališče, s katero jim je omogočen dostop do varnostnih območij omejenega gibanja brez spremstva.

1.3 Varnostni pregled oseb, razen potnikov, in njihovih osebnih predmetov

1. Osebe, razen potnikov, se skupaj z njihovimi osebnimi predmeti ob vstopu v varnostna območja omejenega gibanja stalno naključno varnostno pregledujejo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v ta območja.
2. Vse osebe, razen potnikov, se skupaj z njihovimi osebnimi predmeti ob vstopu v kritične dele varnostnih območij omejenega gibanja varnostno pregledujejo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v te dele.

1.4 Preiskava vozil

Vozila, ki vstopajo v varnostna območja omejenega gibanja, se preiščejo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v ta območja.

1.5 Nadzorstvo, patrolje in druge vrste fizičnega nadzora

Na letališčih in, kjer je to potrebno, na zemljiščih v njihovi bližini, do katerih je dostop javen, se izvajajo nadzorstvo, patrolje in druge vrste fizičnega nadzora zaradi odkrivanja sumljivega obnašanja oseb, odkrivanja ranljivih mest, ki bi lahko bila zlorabljena za izvedbo dejanja nezakonitega vmešavanja, in da se osebe odvrne od izvedbe takih dejanj.

2. RAZMEJENA OBMOČJA NA LETALIŠČIH

Zrakoplovi, parkirani na razmejenih območjih letališč, za katere se uporabljajo alternativni ukrepi iz člena 4(3), so ločeni od zrakoplovov, za katere se v celoti uporabljajo skupni osnovni standardi, da se prepreči ogrožanje standardov s področja varovanja, ki se uporabljajo za zrakoplove, potnike, prtljago, tovor in pošto slednjih.

3. VAROVANJE ZRAKOPLOVA

1. Pred odhodom se opravi varnostno preverjanje zrakoplova ali varnostna preiskava zrakoplova zaradi zagotovitve, da na njem ni nobenih prepovedanih predmetov. Za zrakoplove, ki so v tranzitu, se lahko uporabljajo drugi primerni ukrepi.
2. Vsak zrakoplov se varuje pred dejanji nezakonitega vmešavanja.

4. POTNIKI IN ROČNA PRTLJAGA

4.1 Varnostni pregledi potnikov in ročne prtljage

1. Vsi potniki, ki začenjajo svoje potovanje, transferni in tranzitni potniki in njihova ročna prtljaga se varnostno pregledajo, da se tako prepreči vnos prepovedanih predmetov na varnostna območja omejenega gibanja in v zrakoplov.
2. Transferni potniki in njihova ročna prtljaga so lahko izvzeti iz varnostnih pregledov, če:
 - (a) prispejo iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili varnostno pregledani v skladu s skupnimi osnovnimi standardi; ali
 - (b) prispejo iz tretje države, v zvezi s katero se v skladu s postopkom iz člena 15(2) šteje, da so tam uporabljani standardi s področja varovanja enakovredni skupnim osnovnim standardom.
3. Tranzitni potniki in njihova ročna prtljaga so lahko izvzeti iz varnostnih pregledov, če:
 - (a) ostanejo v zrakoplovu; ali
 - (b) se ne pomešajo z varnostno pregledanimi odhajajočimi potniki, razen s tistimi, ki se vkrcajo na isti zrakoplov; ali
 - (c) prispejo iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili varnostno pregledani v skladu s skupnimi osnovnimi standardi; ali
 - (d) prispejo iz tretje države, v zvezi s katero se v skladu s postopkom iz člena 15(2) šteje, da so tam uporabljani standardi s področja varovanja enakovredni skupnim osnovnim standardom.

4.2 Varovanje potnikov in ročne prtljage

1. Potniki in njihova ročna prtljaga se varujejo pred nezakonitim vmešavanjem od točke, ko so varnostno pregledani, do odhoda zrakoplova, na katerem potujejo.
2. Odhajajoči potniki, ki so bili varnostno pregledani, se ne smejo pomešati s prihajajočimi potniki, razen če:
 - (a) potniki prispejo iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili varnostno pregledani v skladu s skupnimi osnovnimi standardi; ali
 - (b) potniki prispejo iz tretje države, v zvezi s katero se v skladu s postopkom iz člena 15(2) šteje, da so tam uporabljani standardi s področja varovanja enakovredni skupnim osnovnim standardom.

4.3 Potencialno težavni potniki

Pred odhodom se za potencialno težavne potnike sprejmejo ustrezni ukrepi varovanja.

5. ODDANA PRTLJAGA

5.1 Varnostni pregledi oddane prtljage

1. Preden se natovori na zrakoplov, se vsa oddana prtljaga varnostno pregleda, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov na varnostna območja omejenega gibanja in v zrakoplov.
2. Transferna oddana prtljaga se lahko izvzame iz varnostnih pregledov, če:
 - (a) prihaja iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za to oddano prtljago ne more šteti, da je bila varnostno pregledana v skladu s skupnimi osnovnimi standardi; ali
 - (b) prispe iz tretje države, v zvezi s katero se v skladu s postopkom iz člena 15(2) šteje, da so tam uporabljani standardi s področja varovanja enakovredni skupnim osnovnim standardom.
3. Tranzitna oddana prtljaga se lahko izvzame iz varnostnih pregledov, če ostane v zrakoplovu.

5.2 Varovanje oddane prtljage

Oddana prtljaga, ki se bo prevažala z zrakoplovom, se varuje pred dejanji nezakonitega vmešavanja od točke, ko je bila varnostno pregledana ali od točke, ko jo je prevoznik sprejel v oskrbo, kar je bilo prej, do odhoda zrakoplova, s katerim se bo prevažala.

5.3 Vezanost prtljage na potnika

1. Vsak kos oddane prtljage se označi kot spremljan oziroma nespremljan.
2. Nespremljana oddana prtljaga se ne prevaža, razen če je bila prtljaga ločena od potnika zaradi razlogov, na katere potnik ni mogel vplivati, ali če je bil na njej opravljen dodatni varnostni nadzor.

6. TOVOR IN POŠTA

6.1 Varnostni nadzor tovora in pošte

1. Ves tovor in pošta sta pred natovarjanjem v zrakoplov podvržena varnostnemu nadzoru. Letalski prevoznik ne sprejme tovora ali pošte za prevoz v zrakoplovu, če ni opravil takšnega nadzora ali če regulirani agent, znani pošiljatelj ali stalni pošiljatelj ne potrdi takšnega nadzora in odgovarja za njegovo opravilo.
2. Transforni tovor ali transferna pošta sta lahko podvržena alternativnemu varnostnemu nadzoru, ki je podrobno opisan v izvedbenem aktu.
3. Tranzitni tovor in tranzitna pošta sta lahko izvzeta iz varnostnega nadzora, če ostaneta v zrakoplovu.

6.2 Varovanje tovora in pošte

1. Tovor in pošta, ki se bosta prevažala v zrakoplovu, se varujeta pred nezakonitim vmešavanjem od trenutka, ko se izvede varnostni nadzor, do odhoda zrakoplova, na katerem se bosta prevažala.
2. Tovor in pošta, ki po izvedbi varnostnega nadzora nista dovolj varovana pred nezakonitim vmešavanjem, se varnostno pregledata.

7. POŠTA IN MATERIAL LETALSKEGA PREVOZNIKA

Pošta in material letalskega prevoznika sta podvržena varnostnemu nadzoru in se nato do natovarjanja v zrakoplov varujeta, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov v zrakoplov.

8. ZALOGE ZA OSKRBO MED LETOM

Zaloge za oskrbo med letom, vključno s hrano, namenjene za prevoz ali uporabo na krovu, so podvržene varnostnemu nadzoru in se nato do natovarjanja v zrakoplov varujejo, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov v zrakoplov.

9. ZALOGE ZA OSKRBO NA LETALIŠČU

Zaloge, namenjene za prodajo ali uporabo na varnostnih območjih omejenega gibanja na letališčih, vključno z zalogami za brezcarinske trgovine ter restavracije, so podvržene varnostnemu nadzoru, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov na ta območja.

10. UKREPI VAROVANJA MED LETOM

1. Brez poseganja v ustrezna pravila o letalski varnosti:
 - (a) se nepooblaščenim osebam med letom onemogoči vstop v kabino letalske posadke;
 - (b) se za potencialno težavne potnike med letom uporabljajo ustrezni ukrepi varovanja.
2. Za preprečitev dejanj nezakonitega vmešavanja med letom se sprejmejo ustrezni ukrepi varovanja, kot na primer usposabljanje letalske posadke in kabinskega osebja.
3. V potniški kabini ali kabini letalske posadke zrakoplova je prepovedano nositi orožje, razen če so zadevne države članice dale dovoljenje v skladu s svojim nacionalnim pravom.
4. Odstavek 3 se uporablja tudi za častnike za varovanje med letom, če ti nosijo orožje.

11. ZAPOSLOVANJE IN USPOSABLJANJE OSEBJA

1. Osebe, ki izvajajo ali so odgovorne za varnostne preglede, nadzor dostopa ali druge varnostne nadzore, se zaposlijo, usposablajo in po potrebi pridobijo dokazilo o usposobljenosti, s čimer se zagotovi, da so primerne za zaposlitev in usposobljene za izvajanje dodeljenih nalog.
2. Osebe, razen potnikov, ki morajo imeti dostop na varnostna območja omejenega gibanja, se usposablajo na področju varovanja, preden se jim izda identifikacijska priponka za letališče ali identifikacijska priponka za člane posadke.
3. Usposabljanje, omenjeno v odstavkih 1 in 2, se opravi na začetku in nato periodično.
4. Inštruktorji, ki izvajajo usposabljanje oseb, omenjenih v odstavkih 1 in 2, imajo potrebne kvalifikacije.

12. VARNOSTNA OPREMA

Oprema, ki se uporablja za varnostne preglede, nadzor dostopa in druge varnostne nadzore, mora imeti zmogljivost za opravljanje zadevnih varnostnih nadzorov.

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je septembra 2005 predložila predlog uredbe Sveta, ki bi nadomestila Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2320/2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva ⁽¹⁾. Navedena uredba, ki je bila pripravljena in sprejeta kot odziv na teroristične napade 11. septembra 2001 v Združenih državah, je v veljavi od januarja 2003. Uredbo (ES) št. 2320/2002 je treba zamenjati z novim besedilom, saj so kot posledica njene uporabe nastale številne težave pri izvajanju.

Evropski parlament je 15. junija 2006 sprejel mnenje v prvi obravnavi, ki vsebuje 85 sprememb.

Svet je resno preučil možnosti, da bi z Evropskim parlamentom v prvi obravnavi dosegel dogovor o besedilu osnutka uredbe. Vendar se je v okviru neuradnih stikov s predstavniki Evropskega parlamenta izkazalo, da je treba vprašanje financiranja varnostnih ukrepov podrobneje preučiti, da bi lahko oblikovali besedilo, sprejemljivo za vse strani. Svet se je zato odločil sprejeti skupno stališče, v katerem se upošteva čim več sprememb Evropskega parlamenta iz prve obravnave, nato pa si prizadevati za soglasje z Evropskim parlamentom.

Potem ko so celotno besedilo pregledali pravniki lingvisti, je Svet sprejel skupno stališče dne 11. decembra 2006. Svet je pri sprejemanju tega stališča v veliki meri upošteval mnenje Evropskega parlamenta v prvi obravnavi in sprejel 46 sprememb.

Upošteval je tudi mnenje Ekonomsko-socialnega odbora.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Svet se je strinjal z glavnimi točkami predloga Komisije. V nekaterih točkah pa se je Svet odločil za spremembo besedila, večinoma zaradi večje jasnosti, enostavnosti in razumljivosti.

Najpomembnejše spremembe, ki jih je Svet vnesel v predlog Komisije, zadevajo spodaj opredeljeni področji:

Prvič, v zvezi s komitologijo je Svet upošteval nova pravila, sprejeta v okviru Sveta julija 2006 ⁽²⁾. V členih 4(3) in 9(2) osnutka uredbe je predviden novi regulativni postopek s pregledom, uveden z navedenimi novimi pravili, ki Evropskemu parlamentu daje večja pooblastila. Člen 4(3) se nanaša na merila, na podlagi katerih lahko države članice odstopajo od splošnih standardov za majhna letališča ali majhne zrakoplove. Člen 9(2) določa standarde, ki se uporabljajo za nacionalne programe držav članic za obvladovanje kakovosti.

Drugič, člen 5(2) državam članicam dopušča uporabo nacionalnih ukrepov, ki so strožji od ukrepov iz Uredbe. Gre namreč za obravnavo zelo perečih vprašanj, resnost raznih varnostnih groženj in hitro spreminjajoče se okoliščine, povezane s temi grožnjami, zato je Svet zavzel stališče, da bi morale imeti države članice dovolj velik manevrski prostor za določitev vseh dodatnih ali posebnih ukrepov, ki se jim zdijo potrebni. Taki ukrepi po mnenju Sveta ne potrebujejo posebne utemeljitve na ravni Skupnosti.

Izmed sprememb, ki jih je predlagal Evropski parlament, je bilo za Svet v celoti ali delno sprejemljivih naslednjih 46 sprememb:

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

Nekaterih drugih sprememb pa Svet ni mogel sprejeti. Med temi izstopajo spremembe 3, 35, 43 in 44 o financiranju varnostne ureditve v okviru Uredbe. Svet meni, da tehnične uredbe, kakršna je tudi zadevna uredba, ne bi smele vsebovati zahtev oziroma obveznosti glede financiranja. V skladu z načelom subsidiarnosti se tovrstna vprašanja obravnavajo na nacionalni ravni.

⁽¹⁾ UL L 355, 30.12.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 849/2004 (UL L 150, 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ UL L 200, 22.7.2006, str. 11.

Sprejetih ni bilo tudi več drugih sprememb ali pa te delno niso bile sprejete, ker bi z njimi področje uporabe Uredbe preseгло varnostne cilje, zaradi katerih je bila Uredba zasnovana. To drži predvsem za spremembe 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 in 85. Spremembe 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 in 74 v celoti ali delno niso bile sprejete, kar je bilo utemeljeno s tem, da so v nasprotju z drugimi deli osnutka uredbe, da besedilu ne dodajajo posebnega pomena ali da niso v skladu z dogovorjeno terminologijo na področju letalske varnosti. In nazadnje, spremembe 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 in 83 v celoti ali delno niso bile sprejete, saj Svet meni, da te bodisi vsebujejo preveč podrobnosti za tovrstno uredbo bodisi niso v skladu z institucionalno ureditvijo Skupnosti ali pa vsebujejo določbe, za katere bi se izkazalo, da jih zadevne države članice oziroma gospodarski subjekti ne morejo izvajati.

III. SKLEP

Svet meni, da je besedilo skupnega stališča ustrezno in uravnoteženo. Poleg tega meni, da skupno stališče odraža cilje večine sprememb, ki jih je predlagal Parlament.

Svet želi poudariti, da si je močno prizadeval za sklenitev čim prejšnjega dogovora o tej uredbi, in verjame, da bo skupno stališče omogočilo pravočasno sprejetje zakonodaje.
