



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 12.12.2006
KOM(2006)805 galutinis

2000/0212 (COD)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

remiantis EB sutarties 251 straipsnio 2 dalies antra pastraipa

dėl

**Tarybos priimtos bendrosios pozicijos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos
reglamentą dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų**

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI**remiantis EB sutarties 251 straipsnio 2 dalies antra pastraipa****dėl****Tarybos priimtos bendrosios pozicijos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų****(Tekstas svarbus EEE)****1. BENDROJI INFORMACIJA**

Persvarstyto pasiūlymo pateikimo Europos Parlamentui ir Tarybai data (dokumentas COM(2005)319 galutinis - 2000/0212(COD))	22.7.2005
Regionų komiteto nuomonė pateikta	16.2.2006
Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė pateikta	17.5.2006
Europos Parlamento nuomonė dėl pirminio pasiūlymo (COM 2000)7 (po pirmojo svarstymo) pateikta	14.11.2001
Bendrosios pozicijos priėmimo data	11.12.2006

2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TURINYS

Šiuo pasiūlymu siekiama pakeisti 1969 m. priimtą reglamentą, kuris iki šiol yra teisinis viešojo keleivių sausumos transporto sektoriui taikomas pagrindas¹. Viešojo keleivių sausumos transporto sektoriaus ekonominė aplinka palyginti su 1969 metais iš esmės pasikeitė. Tas reglamentas paseno ir kelia teisinį nesaugumą, tai jau rodo didėjantis ieškinių skaičius.

Konstatavusi Bendrijos teisinio pagrindo nebeatitikimo faktą ir siekdama pagerinti paslaugų veiksmingumą ir kokybę, Komisija 2000 m. rugsėjo mėnesį pateikė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento pasiūlymą², kuriuo siekiama pakeisti 1969 m. reglamentą.

¹ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 (OL L 156, 1969 6 28, p.1) dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p.1)

² COM (2000)7 galutinis - 2000/0212 (COD), su pakeitimais, padarytais COM (2002) 107 galutinis.

2001 m. lapkričio mėnesį Europos Parlamentui po pirmojo svarstymo priėmus pasiūlymą, Komisija 2002 m. vasario mėnesį pateikė iš dalies pakeistą pasiūlymą. Tačiau dėl didelių rinkos atvėrimo patirties valstybėse narėse skirtumų, Taryba negalėjo tęsti pradėtų darbų.

Siekdama išspręsti minėtas problemas, suderinti skirtingas šiuo klausimu Europos Parlamento ir Tarybos išreikštas pozicijas ir atsižvelgti į Europos bendrijų teisingumo teismo sprendimą byloje Atmark³, Komisija 2005 m. liepos mėnesį patvirtino persvarstytą reglamento pasiūlymą, pakeičiantį iš dalies pakeistą 2002 m. pasiūlymą.

Šis pasiūlymas daugiausia paremtas teisėkūros supaprastinamo, didesnio viešojo transporto organizavimo lankstumo bei tinkamesnio subsidiarumo ir skaidrumo principo naudojimo pagrindu.

Juo siekiama teisiškai apibrėžti kompetentingų viešojo keleivių sausumos transporto sektoriaus institucijų intervencijos taisykles. Tuo tikslu jame numatomos išsamios kompensacijų už su viešąją paslauga susijusių išpareigojimų vykdymą taisyklės ir išimtinių teisių suteikimas šiame sektoriuje. Pagal jį valstybės valdžios institucijų ir transporto operatorių santykių įforminimas kontraktais ir didesnis skaidrumas tampa bendrai taikoma praktika. Tuo pat metu, atsižvelgus į Europos Parlamento prašymą, šiame pasiūlyme pirmą kartą pripažįstama vietos valdžios institucijų laisvo pasirinkimo teisė viešojo transporto organizavimo srityje. Pasiūlymu nustatomas aiškus pagrindas, apibrėžiantis galimybes organizuoti konkursus viešojo transporto paslaugų teikimo sutartims sudaryti ir kompetentingoms valdžios institucijoms suteikiamas galimybes pačioms arba pasitelkus vidaus operatorius teikti tokias paslaugas.

3. PASTABOS APIE BENDRĄJĄ POZICIJĄ

Kvalifikuota dauguma priimta bendrąja pozicija daromi tam tikri pakeitimai, kurie Komisijai yra priimtini, nes dėl jų pagrindiniai jos pasiūlymo tikslai – teisinis saugumas, skaidrumas, subsidiarumas ir lankstumas – nesikeičia.

Todėl Taryba nustatė geležinkeliais teikiamų vežimo paslaugų sutarčių sudarymo ne konkurso tvarka sudarymo galimybę taikyti visoms **vežimo geležinkeliais** paslaugoms, išskyrus metro ir tramvajaus paslaugas, tuo pačiu ji nustatė principinę sutarties galiojimo trukmės apribojimą iki 10 metų.

Atsižvelgdama į EP prašymą Taryba atsižvelgė į specifinę MVĮ padėtį ir perskaičiavo **mažiausių tik MVĮ (Mažosioms ir vidutinėms įmonėms) taikomų ribų** lygį ir tai suteikia galimybę su tokiomis įmonėmis sudaryti sutartis ne konkurso tvarka, kai metinė viešųjų paslaugų vertė yra ne didesnė nei 1,7 mln. EUR, bendras kilometrų skaičius – ne didesnis nei 500 000 km, o įmonė eksploatuoja ne daugiau nei 20 transporto priemonių. Tokį MVĮ palankų patobulinimą galima paaiškinti tuo, kad vietos transporto, kuriam taikomos specialios Sutarties skyriaus „Transportas“ taisyklės, rinkos struktūra yra ypatinga. Komisijos nuomone toks patobulinimas negali būti dar platesnis.

Atsižvelgus į Europos Parlamento prašymą ir Komisijos pasiūlymą, Taryba patvirtino **vietos valdžios institucijų laisvo pasirinkimo teisę** vežimo autobusais, tramvajais ir metro

³ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas byloje C-280/00 Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

paslaugas teikti organizuojant konkursus arba pasitelkiant vidaus operatorių. Be to, siekdama atsižvelgti į kai kurias specifines savybes ir siekdama, kad teisės aktas netaptų sunkiai taikomas, Taryba nustatė sąlygas, kada valstybės valdžios institucijos gali pačios arba pasitelkusios vidaus operatorių teikti viešojo transporto paslaugas.

Taryba taip pat nusprendė sugriežtinti **skaidrumo** reikalavimus sutarčių sudarymo ne konkurso tvarka atveju.

Taryba taip pat patvirtino abipusiškumo principo įtraukimą, kurio prašė Europos Parlamentas, tačiau jį įtraukė Komisijos pasiūlytu būdu ir atsižvelgdama į Europos bendrijų teisingumo teismo praktiką; to principo taikymas yra ribotos trukmės ir yra laipsniško liberalizavimo proceso dalis. Taigi jis yra grynai pereinamojo laikotarpio priemonė.

Taryba taip pat susitarė dėl jau **egzistuojančioms sutartims** taikomos tvarkos ir dėl būtinybės ilgesnį **pereinamąjį laikotarpį** nustatyti tiksliai sutarčių sudarymo taisyklių taikymo nuostatų atveju. Šiuo atveju pereinamasis laikotarpis yra 12 metų nuo reglamento įsigaliojimo.

4. IŠSAMIOS PASTABOS APIE BENDRĄJĄ POZICIJĄ

Toliau pateikiamos nuorodos į bendrosios pozicijos konstatuojamąsias dalis ir straipsnius.

4.1 Komisijos priimti ir visiškai ar iš dalies į bendrąją poziciją įtraukti Europos Parlamento pakeitimai

Dalykas ir taikymo sritis

Esminės 1, 5, 132, 21, 22 ir 31 pakeitimų, patikslinančių reglamento tikslus, ypač visuotinės svarbos požiūriu (transporto pagerinimas atsižvelgiant į socialinius ir aplinkosaugos kriterijus, tarifų sąlygas, riboto judumo asmenų apsaugą, regionų plėtros politiką ir pan.) nuostatos yra išdėstytos 4 ir 13a konstatuojamosiose dalyse ir 1 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje.

Esminės 2 ir 3 pakeitimų, susijusių su pagrindiniais principais, kuriais pagrįstas reglamentas, nuostatos išdėstytos 1, 7 ir 9 konstatuojamosiose dalyse.

6 pakeitimas, patikslinantis nereguliuojamų rinkų padėtį, įtrauktas į 6b konstatuojamąją dalį.

23 pakeitimo dalis, kuria iš reglamento taikymo srities pašalinami istoriniam paveldui priskiriami traukiniai, įtraukta į 1 straipsnio 2 dalį.

Apibrėžtis

25 pakeitimo dalis, kuria į integruotų paslaugų apibrėžtį įtraukiama informavimo paslauga, bilietų pardavimo ir tvarkaraščio sistema, įtraukta į 2 straipsnio n punktą.

Ryšis su viešųjų pirkimų teise

8 pakeitimas, patikslinantis, kad viešųjų pirkimų direktyvos netaikomos paslaugų koncesijos sutartims, įtrauktas į 5 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 1 dalį.

Sutarčių trukmė

15 ir 54 pakeitimais siekiama sutarčių galiojimą pratęsti ilgiausiai iki 8 metų (kelių transporto atveju) ir iki 15 metų (vežimo geležinkeliais atveju). Į persvarstyto pasiūlymo 12 konstatuojamąją dalį ir 4 straipsnio 5 dalį Komisija įtraukė Europos Parlamento pasiūlytą trukmę, o į 4 straipsnio 6 dalį įtraukė galimybę esant tam tikroms aplinkybėms sudaryti ilgesnės trukmės sutartis. Bendrojoje pozicijoje ilgiausia kelių transporto srities sutarčių trukmė nuo aštuonerių metų pailginta iki dešimties metų ir išplėtos galimybės sudaryti ilgesnės trukmės sutartis. Be to 5 straipsnio 6 dalis vežimo geležinkeliais sutarčių trukmę riboja iki 10 metų, jei tos sutartys sudarytos tiesiogiai.

Operatorių atrankos viešųjų paslaugų sutartims sudaryti taisyklės

61 pakeitimu, kuris yra pagrindinis Europos Parlamento po pirmojo svarstymo patvirtintos pozicijos elementas, kompetentingai institucijai suteikiama galimybė pasirinkti :

- organizuoti konkursą viešųjų paslaugų teikimo sutartims sudaryti
- pačiai teikti viešojo transporto paslaugas: tiesiogiai arba pasitelkus sau pavaldžią įmonę, su sąlyga, kad ta įmonė nedalyvaus kituose viešųjų paslaugų konkursuose.

Esminės pakeitimo, **nustatančio laisvo kompetentingos institucijos pasirinkimo principą**, bei 12, 14 ir 29 pakeitimų nuostatos yra įtrauktos į 15 konstatuojamąją dalį ir į 5 straipsnio 2 dalį.

Taryba patikslino sąlygas, kuriomis kompetentingos institucijos gali pačios arba pasitelkusios vidaus operatorių teikti viešojo transporto paslaugas:

- Bendrąją poziciją 5 straipsnio 2 dalies 1 pastraipoje ir 5 straipsnio 2 dalies d punkte patikslinama kompetentingos vietos valdžios institucijos sąvoka, siekiant suteikti galimybę vietos valdžios institucijoms susijungti ir atsižvelgti į tuos atvejus, kai transporto srityje kompetentingos vietos valdžios institucijos nėra;
- Bendrąją poziciją iš dalies pakeičiamas 5 straipsnio 2 dalies a punktas dėl kontrolės sąvokos, sušvelninamas kriterijus dėl kompetentingos institucijos kapitalo nuosavybės. Todėl kai kurios mišraus kapitalo įmonės (arba oficialiai patvirtinta VPP valstybės ir privataus sektoriaus partnerystė) galės būti pripažįstamos kaip vidaus operatoriai ir bus sudaryta galimybė viešųjų paslaugų sutartis su jomis sudaryti tiesiogiai. Tačiau reglamentu nustatomas ribojimas, kad visais atvejais vidaus operatorius savo veiklą vykdytų tik griežtai apibrėžtoje geografinėje zonoje. Komisijos nuomone ši speciali transportui taikoma tvarka gali būti pagrįsta Sutarties skyriaus „Transportas“ nuostatomis dėl ypatingų viešojo transporto poreikių ir nedaro poveikio kitoms veiklos sritims nustatomi tvarkai. Be to, Komisijos nuomone net šiuo atveju toks sprendimas labai nenukryptų nuo dabartinės Bendrijos teismo praktikos, išaiškinančios Sutarties nuostatas dėl įsisteigimo teisės (EB sutarties 43 straipsnis) ir laisvo paslaugų judėjimo (EB sutarties 49 straipsnis). Konkrečiai reglamente numatoma toliau taikyti pagrindinę taisyklę, pagal kurią vidaus operatoriaus pavaldumas kompetentingai institucijai būtų toks pat, koks yra pastarosios tarnybų pavaldumas; viešojo transporto atveju toks pavaldumas vertinamas pagal šiame reglamente nustatytus kriterijus. Be to, reglamente primenama, kad jei vidaus operatorius pasitelkia subrangovą, tai turi būti atliekama laikantis Sutartyje nustatytų taisyklių.

- Bendrąją poziciją 5 straipsnio 2 dalies b punkte sušvelninamas vidaus operatoriui taikomas geografinis ribojimas, siekiant jam suteikti galimybę veikti kai kuriuose už jo zonos išeinančiuose maršrutuose.
- Taryba 5 straipsnio 2 dalies c punkte nustato tvarką, vidaus operatoriams suteikiančią galimybę dalyvauti konkursuose likus nedaug laiko iki galutinio vidaus rinkoje atvėrimo konkurencijai.

Esminės 7 pakeitimo, kuriuo nustatomas nuosaikesnis teigiamo vertinimo taikymas viešųjų paslaugų konkurso tvarkai, nuostatos įtrauktos į 6a konstatuojamąją dalį išdėstant taip: „jei įdiegtos tinkamos apsaugos nuostatos“.

Su konkurso organizavimo taisyklėmis susijęs 80 pakeitimas, kuriuo kompetentingai institucijai suteikiama teisė derėtis su konkurso dalyviu, įtrauktas į 17 konstatuojamąją dalį ir į 5 straipsnio 3 dalį. 81 pakeitimas, kuriuo kompetentingai institucijai nustatomas reikalavimas tinkamai informuoti, įtrauktas į 23 konstatuojamąją dalį ir į 7 straipsnio 2 dalį.

Skaidrumas

Esminės 82 ir 83 pakeitimų, kuriais sugriežtinamas valstybėms narėms ir kompetentingoms institucijoms keliamas reikalavimas reguliariai pateikti ataskaitas apie reglamento įgyvendinimą, nuostatos įtrauktos į 24 konstatuojamąją dalį ir į 7 straipsnio 1 dalį bei 8 straipsnio 2 dalį.

Be to, atsižvelgiant į 95 pakeitime išreikštą Europos Parlamento prašymą, 11 straipsnyje numatytas Komisijos ataskaitos, kurioje įvertinama viešųjų transporto paslaugų kokybės kaita, pateikimas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui.

Konkurencijos iškraipymas

Esminės 67, 68, 91 ir 94 pakeitimų, kuriais siekiama išvengti konkurencijos iškraipymo, kuris būtų naudingas operatoriams, su kuriais viešųjų paslaugų sutartys sudarytos tiesiogiai, nuostatos įtrauktos į 5 straipsnio 2 dalies b punktą ir į 8 straipsnio 6 dalį, kuria pereinamuoju laikotarpiu įvedamas abipusiškumo principas.

Neatidėliotinos priemonės

70, 78, 85 ir 86 Parlamento pakeitimais kompetentingoms institucijoms suteikiama galimybė skubiais atvejais sutartis sudaryti tiesiogiai, pavyzdžiui, jei paslaugų teikėjas bankrutuoja. Šis klausimas apibrėžtas 5 straipsnio 5 dalyje.

Apsaugos sąlygos

Komisija ir Taryba pritarė Europos Parlamento 71 ir 72 pakeitimams, kuriais panaikinamos nuostatos, operatoriams keliančios reikalavimus tam tikrą dalį paslaugų teikti subrangos būdu arba kuriomis kai kuriems rinkoje dominuojantiems operatoriams draudžiama dalyvauti konkursuose.

Bendrosios tarifų taisyklės

Esminės 130, 76, 77 ir 124 pakeitimų, susijusių su bendrosiomis taisyklėmis, kuriomis siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikoma tvarka, nuostatos įtrauktos į 5

konstatuojamąją dalį ir į 3 straipsnio 2 dalį. Paslaugų, už kurias mokama tik finansinė kompensacija už tarifinius įsipareigojimus, atveju bendrojoje pozicijoje numatoma 3 straipsnio 3 dalimi sudaryti galimybę šio reglamento netaikyti, o taikyti Sutarties nuostatas dėl valstybės pagalbos, pagal kurias nustatyta prievolė apie mokėjimus pranešti.

Kompensavimas už viešųjų paslaugų įsipareigojimus

Esminės 13 pakeitimo, susijusio su operatoriams mokamomis kompensacijomis, nuostatos įtrauktos į 1 straipsnio 1 dalies 2 pastraipą ir į priedo 2 punktą.

Įtrauktas 19 pakeitimas, kuriuo operatoriams suteikiama teisė veikiant laisvoje rinkoje gautas pajamas naudoti teikiant viešojo transporto paslaugas. Draudimas tokiu būdu perkelti pajamas, numatytas priedo 5 punkte, taikomas tik pajamoms, gautoms veikiant neliberalizuotose rinkose.

Esminės 89 ir 96 pakeitimų, susijusių su kompensavimu tiesiogiai ne konkurso tvarka sudarytų viešųjų paslaugų sutarčių atveju, nuostatos įtrauktos į 4 straipsnio 2 dalį, į 6 straipsnį ir į priedą.

Pereinamasis laikotarpis

Esminės 90, 92 ir 93 pakeitimų, kuriais siekiama pailginti pereinamąjį laikotarpį ir sušvelninti jau galiojančioms sutartims taikomą tvarką, nuostatos įtrauktos į 8 straipsnio 2 dalį, 8 straipsnio 5 dalį ir 10 straipsnio 1 dalį. 12 straipsnyje nustatoma, kad reglamentas įsigalios po trejų metų nuo jo paskelbimo OL. Šiam įsigaliojimo laikotarpiui pasibaigus prasidės pereinamasis 12 mėnesių trukšiantis nuostatų dėl viešųjų paslaugų konkursų nuostatų taikymo laikotarpis. Šios nuostatos taip pat sušvelnina jau egzistuojančioms sutartims taikomą tvarką, siekiant, kad viešojo transporto organizavimas visose valstybėse narėse laipsniškai būtų priderintas prie reikalavimų.

4.2 EP pakeitimai, kuriuos Komisija atmetė, ir kurie į bendrąją poziciją neįtraukti

Taikymo sritis

23 pakeitimu nustatomas reglamento taikymas tik vietos transportui. Laikantis šios pozicijos tam tikrai sausumos transporto daliai toliau būtų taikomas 1969 m. reglamentas ir išliktų teisinis nesaugumas. Nuspręsta, kad taikymo sritis yra viešasis keleivių vežimas keliais ir geležinkeliais.

Operatorių atrankos viešųjų paslaugų sutartims sudaryti taisyklės

9, 62, 63, 65 ir 120 pakeitimai yra susiję su specialiomis tam tikros rūšies transporto paslaugų konkursų organizavimo sąlygomis: t.y. integruotasis transportas, metro ir lengvojo metro transportas bei nauji, pačių operatorių iniciatyva, atidaryti maršrutai. Šių pakeitimų turinys nebeaktualus, nes bendrojoje pozicijoje pasirenkamas vietos laisvo valdžios institucijų pasirinkimo teisės principas. Šis principas taikomas integruotajam transportui, metro ir lengvojo metro transportui bei naujiems, pačių operatorių iniciatyva, atidarytiems maršrutams. Šiems atvejams nustatyti specialias išimtis nebetikslinga. Todėl šie pakeitimai neįtraukiami.

64 pakeitimu panaikinamas kompetentingoms institucijoms keliamas reikalavimas prieš metus paskelbti apie savo ketinimus organizuoti viešųjų transporto paslaugų konkursą arba

tiesiogiai sudaryti sutartis. Kadangi Komisijos ir Tarybos nuomone laisvo pasirinkimo principas turi būti taikomas pakankamai skaidriai, jos nusprendė informacijos viešinimo reikalavimo nepanaikinti ir jį įtraukti į 23 konstatuojamąją dalį ir į 7 straipsnio 2 dalį.

69 pakeitimas, kuriame apibrėžiama kokybės palyginimo tvarka, nei į Komisijos persvarstytą pasiūlymą, nei į bendrąją poziciją įtrauktas nebuvo.

Ryšis su viešųjų pirkimų teise

Europos Parlamento 24 pakeitimu siekiama reglamento nuostatų viršenybės viešųjų pirkimų direktyvų atžvilgiu. Tokia viršenybė prieštarautų Tarptautinėje prekybos organizacijoje pagal Susitarimą dėl viešųjų pirkimų Komisijos priimtiems įsipareigojimams. Bendrojoje pozicijoje nepritariama reglamento viršenybės viešųjų pirkimų direktyvų atžvilgiu idėjai. Tačiau, siekdamą aiškumo Taryba prideda 1 straipsnio 3 dalį, kurioje patikslinama, kad reglamentas netaikomas viešosios darbų koncesijos atveju.

Apibrėžtys

107 ir 119 pakeitimais papildoma išskirtinių teisų apibrėžtis. Tokie papildymai neatrodo tiesiogiai susiję su aptariama apibrėžtimi ir įtraukti nebuvo.

Kadangi šis sektorius nebepatenka į reglamento taikymo sritį, 26 pakeitimas, susijęs su vandens kelių apibrėžtimi, nebetenka prasmės. Be to, 8 konstatuojamoje dalyje ir 1 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad vandenių keliai į reglamento taikymo sritį nebepatenka dėl mažų tokio transporto apimčių ir patikslina šiam sektoriui taikomą tvarką.

Redakcinio pobūdžio 27 pakeitimas, susijęs su operatoriaus apibrėžtimi, neįtraukiamas.

28 pakeitimas, susijęs su artimojo viešojo susisiekiimo apibrėžtimi, nebeaktualus, kadangi ši sąvoka bendrojoje pozicijoje nebevejojama.

30 pakeitimu įtraukiama speciali riboto judumo asmenų apibrėžtis, ji į bendrąją poziciją neperkelta.

Viešųjų paslaugų sutartys

33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 ir 131 pakeitimais iš dalies pakeičiamas ir sugriežtinamas kriterijų, į kuriuos sudarydamos viešųjų paslaugų sutartis privalo atsižvelgti valdžios institucijos, sąrašas.

Šių pakeitimų turinys nebeaktualus, kadangi Komisija ir Taryba nepritarė privalomo atrankos kriterijų sąrašo sudarymo nuostatai. Toks sąrašas gali greitai tapti nebetinkamas arba netgi neproduktyvus.

Pasirinktasis metodas geriau atitinka subsidarumo principą ir kompetentingoms institucijoms suteikia galimybę visiškai laisvai nustatyti visus duomenis, į kuriuos privaloma atsižvelgti atliekant atranką ir tokiu būdu apibrėžti savo prioritetus viešojo transporto srityje. Tačiau 13a konstatuojamoje dalyje patikslinama, kad valdžios institucijos gali nustatyti kokybės standartus, pvz. darbo sąlygų, keleivių teisų, aplinkos apsaugos ar riboto judumo asmenų poreikių klausimais.

108, 55, 56, 57, 58 ir 59 pakeitimais nustatomas reikalavimas į viešųjų paslaugų sutartis įtraukti tam tikras nuostatas, susijusias su sutarčių nutraukimu, reikalavimu teikti metines veiklos ataskaitas, infrastruktūros priežiūra, nuobaudų sistema ir sutarties pakeitimų tvarka. Šie pakeitimai nebuvo įtraukti, kadangi tos nuostatos yra susijusios su subsidiarumo principu ir sutarties pusiausvyra, dėl kurios turi susitarti sutarties šalys.

Dėl tos pačios priežasties Komisija ir Taryba 133 ir 134 pakeitimų, kuriais atrinktojo operatoriaus reikalaujama išlaikyti darbuotojų teises, neįtraukė. Tačiau 13 konstatuojamoje dalyje ir 4 straipsnio 7 dalyje aiškiai nustatyta, kad darbuotojų apsaugos klausimu valdžios institucijos organizuodamos konkursą gali pareikalaus, kad pasiūlymus teikiantys operatoriai išsaugotų kai kurias jau dirbančio personalo teises.

Apeliacinės procedūros

8, 84, 85, 86 ir 87 pakeitimai, susiję su kompetentingų institucijų priimtų sprendimų apskundimu, neįtraukiami, kadangi bendrojoje pozicijoje šiai sričiai specialios tvarkos nebenustatoma.

Trečiųjų šalių operatoriai

4, 20, 74 ir 125 pakeitimai, susiję su priėjimu prie rinkos ir su trečiųjų šalių operatoriams taikomomis įsisteigimo taisyklėmis, neįtraukti, kadangi šie klausimai nėra konkrečiai aptariami nei Komisijos pasiūlyme, nei Tarybos bendrojoje pozicijoje. Todėl šie pakeitimai neįtraukiami.

4.3 Europos Parlamento pakeitimai, kuriuos Komisija atmetė, ir pakeitimai, kurie buvo visiškai arba iš dalies įtraukti į bendrąją poziciją

Mažosios ir vidutinės įmonės

17 ir 79 pakeitimais siekiama, kad būtų užtikrinta, jog bus atsižvelgta į specialius MVĮ poreikius vietos transporto rinkoje. Šie pakeitimai į Komisijos pasiūlymą įtraukti nebuvo, tačiau jie aiškiai atsispindi bendrosios pozicijos 5 straipsnio 4 dalyje, kurioje nustatoma speciali aukščiausioji riba, kuri taikoma tik sutartims sudaromoms su MVĮ, kurios tame pačiame straipsnyje apibrėžiamos kaip įmonės eksploatuojančios ne daugiau 20 transporto priemonių. Reikia pabrėžti, kad šiomis nuostatomis atsižvelgiama į labai specifinę vietos transporto rinką, kurioje MVĮ kartais atlieka esminį vaidmenį. Be to, transporto sektoriui taikomos specialios Sutarties skyriaus „Transportas“ taisyklės.

4.4. Nauja informacija

Taikymo sritis

8a ir 29 konstatuojamosios dalys ir 1 straipsnio 2 dalis yra susijusios šio reglamento netaikymu viešosioms krovinių transporto paslaugoms ir patikslina šiam sektoriui taikomą tvarką.

Skaidrumas

7 straipsnio 3 dalimi kompetentinga institucija įpareigojama skelbti tam tikrą informaciją, kai vežimo geležinkeliais paslaugų sutartis sudaroma ne konkurso tvarka.

7 straipsnio 4 dalimi kompetentinga institucija įpareigojama bet kuriai suinteresuotai šaliai paprašius pateikti pagrįstą sprendimą ne konkurso tvarka sudaryti viešųjų paslaugų sutartį.

Suderinamumas su Sutartimi

9 straipsnio 2 dalyje patikslinama pagalba, tenkinančiai transporto koordinavimo poreikius arba skirtai atlyginti už tam tikrų reglamente nenumatytų viešosios paslaugos sąvokai būdingų įsipareigojimų vykdymą, taikoma tvarka. Todėl 10 straipsnio 2 dalyje numatomas 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui panaikinimas.

5. IŠVADOS

Komisijos nuomone m. 11.12.2006 kvalifikuota dauguma priimta bendroji pozicija nepažeidžia persvarstyto pasiūlymo tikslų ir metodo ir ji gali jai pritarti.