

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

PADOME

KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 2/2007,

ko Padome pieņēmusi 2006. gada 11. decembrī

nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Līguma 16. pantā ir apstiprināts, ka vispārējās ekonomiskās nozīmes pakalpojumi ieņem svarīgu vietu Eiropas Savienības kopīgo vērtību sistēmā.
- (2) Līguma 86. panta 2. punktā ir paredzēts, ka uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, attiecas šajā Līgumā ietvertie noteikumi, un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ciktāl minēto noteikumu piemērojums netraucē tiem veikt uzticētos uzdevumus juridiski vai faktiski.
- (3) Līguma 73. pants ir *lex specialis* attiecībā uz 86. panta 2. punktu. Tajā ir ietverti noteikumi, ko piemēro kompensācijām par sabiedrisku pakalpojumu sniegšanas saistībām iekšzemes transportā.

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

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

- (6) Vairākas dalībvalstis ir ieviesušas tiesību aktus, kuros, izmantojot pārredzamas un taisnīgas piešķiršanas procedūras, paredzēts piešķirt ekskluzīvas tiesības un pakalpojumu valsts līgumus vismaz attiecībā uz daļu no to sabiedriskā transporta tirgus. Tādējādi dalībvalstu savstarpējā tirdzniecība ir ievērojami vērsusies plašumā, un vairāki sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji tagad sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vairāk

⁽¹⁾ OVC 195, 18.8.2006., 20. lpp.

⁽²⁾ OVC 192, 16.8.2006., 1. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. novembra Atzinums (OV C 140 E, 13.6.2002., 262. lpp.) un Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicētas).

nekā vienā dalībvalstī. Pārmaiņas valstu tiesību aktos tomēr ir radījušas atšķirības piemērojamajās procedūrās, kā arī juridiskas neskaidrības par sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju tiesībām un kompetento iestāžu pienākumiem. Padomes Regulā (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē⁽¹⁾ nav noteikts, kā Kopienā jāpiespējam pakalpojumu valsts līgumi, un konkrēti — tā neparedz apstākļus, kādos būtu jāriko konkurss par tādiem līgumiem. Tālab būtu jāatjaunina Kopienas tiesiskais regulējums.

- (7) Pētījumi, kas veikti dalībvalstīs, kuru sabiedriskā transporta nozarē jau vairākus gadus ir bijusi konkurence, un tajās gūtā pieredze rāda, ka, ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci — ar attiecīgiem drošības noteikumiem —, pakalpojumus var padarīt pievilcīgākus, novatoriskākus un lētākus, netraucējot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem turpināt uzticēto uzdevumu veikšanu. Tādu pieeju ir atbalstījusi Eiropadome saskaņā ar 2000. gada 28. marta. tā dēvēto Lisabonas procesu, kurā Komisija, Padome un dalībvalstis, ciktāl ļauj to attiecīgās pilnvaras, tika aicinātas "paātrināt liberalizāciju tādās nozarēs kā [...] transports".
- (8) Būtu jāļauj pasažieru transporta tirgiem, kuros ierobežojumi ir atcelti un kuros nav ekskluzīvu tiesību, saglabāt īpatnības un darbības metodes, ciktāl tās nav pretrunā Līguma prasībām.
- (9) Lai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus varētu organizēt tā, lai tie vislabāk atbilstu sabiedrības vajadzībām, visām kompetentajām iestādēm saskaņā ar šajā regulā ietvertiem nosacījumiem jāspēj brīvi izvēlēties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus, ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses. Lai nodrošinātu pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes pret konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem un proporcionalitātes principa piemērošanu, piespējot kompensācijas vai ekskluzīvas tiesības, ir svarīgi, lai kompetentās iestādes pakalpojumu valsts līgumā ar izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju būtu definēta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību būtība un tādas atbildības apjoms, par ko panākta vienošanās. Līguma forma vai nosaukums var atšķirties atkarībā no dalībvalsts juridiskās sistēmas.
- (10) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, nav atzīts par lietderīgu attiecināt šo regulu uz pakalpojumu valsts līgumu piešķirumu minētajā konkrētajā nozarē. Uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu organizāciju iekšējos ūdensceļos tādējādi attiecas vispārējie Līguma principi, ja vien dalībvalstis neizvēlas piemērot šo regulu minētajai konkrētajai nozarei. Ar šo regulu neliedz inte-

grēt iekšējos ūdensceļos piedāvātos pakalpojumus plašākā pilsētu, priekšpilsētu vai reģionālā sabiedriskā pasažieru transporta tīklā.

- (11) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz kravu transporta pakalpojumiem, šajā regulā nav atzīts par lietderīgu regulēt pakalpojumu valsts līgumu piešķirumu tajā konkrētajā nozarē. Tādējādi trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā kravu transporta pakalpojumu organizācijai būtu jāatbilst Līguma vispārējiem principiem.
- (12) Raugoties no Kopienas tiesību aktu viedokļa, nav svarīgi, vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus veic valsts vai privāti uzņēmumi. Šī regula pamatojas uz Līguma 295. pantā minēto neitralitātes principu attiecībā uz īpašumtiesību sistēmu, uz Līguma 16. pantā minēto iespēju dalībvalstīm brīvi definēt vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumus, kā arī uz Līguma 5. pantā minēto subsidiaritātes un proporcionalitātes principu.
- (13) Dažus pakalpojumus, kas bieži vien ir saistīti ar konkrētu infrastruktūru, galvenokārt izmanto vēsturiskas nozīmes dēļ vai tūrisma mērķiem. Tā kā šādus pakalpojumus sniedz acīm redzami citādā nolūkā nekā sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšana, tos nereglamentē noteikumi un procedūras, kas attiecas uz sabiedriskajiem pakalpojumiem izvirzītajām prasībām.
- (14) Ja kompetentās iestādes ir atbildīgas par sabiedriskā transporta tīkla organizēšanu, līdztekus transporta pakalpojumu sniegšanai šāda atbildība var attiekties uz daudzām citām darbībām un funkcijām, attiecībā uz kurām kompetentajām iestādēm jābūt brīvai izvēlei — vai nu veikt tās pašām, vai arī pildnībā vai daļēji uzticēt kādai trešai personai.
- (15) Ilgtermiņa līgumi var novest pie tirgus slēgšanas uz nevajadzīgi ilgu laiku un tādējādi mazināt labvēlīgo konkurences spiediena ietekmi. Lai pēc iespējas mazāk kropļotu konkurenci, vienlaikus sargājot pakalpojumu kvalitāti, pakalpojumu valsts līgumiem vajadzētu būt terminētiem līgumiem. Tomēr ir jāparedz pakalpojumu valsts līgumu termiņu pagarināšana uz laiku, kas nepārsniedz pusi no tā sākotnējā termiņa, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam jāiegulda līdzekļi aktīvos, kuru amortizācijas laikposms ir ārkārtīgi garš, kā arī attiecībā uz attālākiem reģioniem, kā minēts Līguma 299. pantā, ņemot vērā to konkrētās īpašības un ierobežojumus. Turklāt, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ieguldījumus infrastruktūrā vai ritošajā sastāvā un transportlīdzekļos, kas ir ārkārtas ieguldījumi tādēļ, ka tie abos gadījumos attiecas uz lieliem līdzekļu apjomiem, un ja vien līgums ir piešķirts saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, vajadzētu būt iespējai pagarināt līgumu pat vēl uz ilgāku laiku.

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

- (16) Ja pakalpojumu valsts līguma noslēgšana var būt par iemeslu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nomaīnai, kompetentām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām lūgt izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju piemērot noteikumus, kas ietverti Padomes Direktīvā 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā ⁽¹⁾. Ar šo direktīvu dalībvalstīm nav liegts sargāt tādu darbinieku tiesību pārskaitīšanas nosacījumus, uz ko neattiecas Direktīva 2001/23/EK, un tādējādi vajadzības gadījumā, ņemot vērā valsts normatīvajos vai administratīvajos aktos, kā arī koplīgumos vai līgumos, kas noslēgti starp sociālajiem partneriem, noteiktos sociālos standartus.
- (17) Ievērojot subsidiaritātes principu, kompetentās iestādes var paredzēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kvalitātes standartus, piemēram, attiecībā uz minimālajiem darba apstākļiem, pasažieru tiesībām, vajadzībām, kādas ir personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai vides aizsardzību.
- (18) Jebkura vietēja iestāde vai, ja tādas nav, jebkura valsts iestāde saskaņā ar attiecīgiem valsts tiesību aktiem var izvēlēties pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus teritorijā, ko tā pārvalda, vai bez konkursa uzticēt tos tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam. Lai nodrošinātu vienādu konkurences nosacījumu ievērošanu, šāda iespēja pašai sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus tomēr ir stingri jākontrolē. Vajadzīgā kontrole būtu jāveic kompetentajai iestādei vai kompetento iestāžu grupai, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai nu kolektīvi, vai ar savu locekļu starpniecību. Turklāt kompetentai iestādei, kas pati sniedz transporta pakalpojumus, vai tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam būtu jāliedz piedalīties konkursa procedūrās ārpus šīs iestādes pārvaldītās teritorijas. Iestādei, kas kontrolē tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju, arī būtu jāļauj liegt šim pakalpojumu sniedzējam piedalīties konkursos, ko organizē minētās iestādes teritorijā. Tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju darbību ierobežojumi neskar iespēju tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Turklāt tiešie smagā dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas piešķirumi neliedz kompetentajām iestādēm iespēju piešķirt pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvaja pakalpojumus, tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam.
- (19) Apakšlīgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentām iestādēm tomēr būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšlīgumus par savu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs. Turklāt apakšuzņēmējam nebūtu jāliedz iespēja piedalīties konkursos jebkuras kompetentās iestādes teritorijā. Kompetentajai iestādei vai tās tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam apakšuzņēmēju vajadzētu izvēlēties saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.
- (20) Ja kāda valsts iestāde vispārējas nozīmes pakalpojumus izvēlas uzticēt trešai personai, tai ir jāizvēlas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, ievērojot gan Kopienas tiesību aktus par valsts līgumiem un koncesijām, kā paredzēts Līguma 43. līdz 49. pantā, gan pārdzamības un vienādas attieksmes principu. Konkrēti, šī regula neskar pienākumus, ko piemēro valsts iestādēm saskaņā ar direktīvām par valsts līgumu piešķiršanu, ja pakalpojumu valsts līgumi ietilpst to darbības jomā.
- (21) Dažos uzaicinājumos uz konkursu kompetentajām iestādēm jādefinē un jāapraksta kompleksas sistēmas. Tādēļ, piešķirot līgumus šādos gadījumos, šīm iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām pēc piedāvājumu iesniegšanas veikt sarunas par šādu līgumu elementiem ar daļu vai visiem iespējamiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.
- (22) Ja līgumi attiecas uz nenozīmīgām summām vai pakalpojumu sniegšanu niecīgos attālumos, pakalpojumu valsts līgumu konkursiem nevajadzētu būt obligātiem. Šajā sakarā lielākām summām vai attālumiem būtu jāļauj kompetentām iestādēm ņemt vērā īpašās mazo un vidējo uzņēmumu intereses. Kompetentām iestādēm nevajadzētu būt atļautam sadalīt līgumus vai tīklus, lai izvairītos no konkursa organizēšanas.
- (23) Ja pastāv iespēja, ka pakalpojumu sniegšanā var iestāties pārtraukums, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām ieviest ārkārtas īstermiņa pasākumus tikmēr, kamēr nav piešķirts jauns pakalpojumu valsts līgums, kas ir saskaņā ar visiem šajā regulā paredzētajiem piešķiršanas nosacījumiem.
- (24) Pasažieru transports pa dzelzceļiem rada īpašas problēmas, kas saistītas ar ieguldījumu nastu un infrastruktūras izmaksām. Komisija 2004. gada martā nāca klajā ar priekšlikumu grozīt Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽²⁾, lai visiem Kopienas dzelzceļa uzņēmumiem nodrošinātu pieeju visu dalībvalstu infrastruktūrai starptautisku pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas vajadzībām. Šīs regulas mērķis ir izveidot tiesisku regulējumu kompensācijai un/vai paredzēt ekskluzīvas tiesības uz pakalpojumu valsts līgumiem, nevis vēl vairāk atvērt tirgu dzelzceļa pakalpojumiem.

⁽¹⁾ OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.

⁽²⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/51/EK (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

- (25) Attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem ar šo regulu katrai kompetentai iestādei saistībā ar pakalpojumu valsts līgumu atļauj izvēlēties sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniedzēju. Tā kā dažādas dalībvalstis šajā ziņā dažādi organizē savu teritoriju, kompetentām iestādēm pamatoti var atļaut piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši dzelzceļa pārvadājumiem.
- (26) Kompensāciju, ko piešķir kompetentas iestādes, lai segtu izmaksas, kas radušās, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, aprēķina tā, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju. Ja kāda kompetenta iestāde paredz piešķirt pakalpojumu valsts līgumu, neizsludinot konkursu, tai būtu jāievēro arī sīki izstrādāti noteikumi, nodrošinot, lai kompensāciju summa būtu atbilstīga, un atspoguļojot vēlmi nodrošināt pakalpojumu efektivitāti un kvalitāti.
- (27) Pielikuma aprēķinu shēmā pienācīgi ņemot vērā jebkādu ietekmi, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei ir uz pieprasījumu pēc sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, kompetentā iestāde un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs var pierādīt, ka pārmērīga kompensācija ir novērsta.
- (28) Lai piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, izņemot ārkārtas pasākumus un līgumus, kas attiecas uz nelieliem attālumiem, kompetentajām iestādēm būtu vismaz vienu gadu iepriekš jāveic vajadzīgie pasākumi, lai publiskotu faktu, ka tās paredz piešķirt šādus līgumus, tādējādi dodot iespēju atsaukties iespējamiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.
- (29) Uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti tieši, būtu jāattiecinā lielāka pārredzamība.
- (30) Tā kā kompetentām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem būs vajadzīgs laiks, lai pielāgotos šai regulai, būtu jāparedz pārejas mehānismi. Lai saskaņā ar šo regulu pakāpeniski piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, dalībvalstīm pēc pārejas laika pirmās puses beigām sešu mēnešu laikā būtu jāsniedz Komisijai progresa ziņojums. Pamatojoties uz šiem ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus pasākumus.
- (31) Pārejas laikā kompetentās iestādes šīs regulas noteikumus var ieviest dažādos laikos. Tādējādi var gadīties, ka šajā posmā sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji no tirgiem, kuros šī regula vēl nav piemērota, piesakās uz konkursiem par pakalpojumu valsts līgumiem tirgos, kas regulētai konkurencei ir kļuvuši ātrāk pieejami. Lai ar samērīgu rīcību izvairītos no jebkādas nestabilitātes atvērtā sabiedriskā transporta tirgū, kompetentām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām pārejas laika otrajā pusē noraidīt piedāvājumus, ko iesniedz uzņēmumi, ja vairāk nekā pusi no šo uzņēmumu sabiedriskā transporta pakalpojumu vērtības nepiešķir saskaņā ar šo regulu, ar noteikumu, ka šo noraidījumu piemēro bez diskriminācijas un lēmumu pieņem, pirms izsludināts konkurss.
- (32) Eiropas Kopienų Tiesa 2003. gada 24. jūlija sprieduma lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* (⁽¹⁾) 87. līdz 95. punktā norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas nav priekšrocības Līguma 87. panta nozīmē, ja ir ievēroti četri kumulatīvi nosacījumi. Ja nav ievēroti šie nosacījumi un ir ievēroti galvenie nosacījumi, lai piemērotu Līguma 87. panta 1. punktu, sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts un uz to attiecas Līguma 73., 86., 87. un 88. pants.
- (33) Kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem var izrādīties vajadzīga iekšzemes pasažieru transporta nozarē, lai uzņēmumi, kas atbild par sabiedriskajiem pakalpojumiem, darbotos, pamatojoties uz principiem un ievērojot nosacījumus, kas ļauj tiem veikt savus uzdevumus. Tāda kompensācija var būt saderīga ar Līgumu atbilstīgi tā 73. pantam, ievērojot konkrētus nosacījumus. Pirmkārt, tā ir jāpiešķir, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu, kas ir vispārējās nozīmes pakalpojumi Līguma nozīmē. Otrkārt, lai izvairītos no nepamatotiem konkurences izkropļojumiem, tai nevajadzētu būt lielākai par apjomu, kas vajadzīgs, lai segtu tīrās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību radītās izmaksas, ņemot vērā ar to radītos ieņēmumus un samērīgu peļņu.
- (34) Saskaņā ar šo regulu kompetento iestāžu piešķirtās kompensācijas tādējādi var atbrīvot no Līguma 88. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējās paziņošanas prasības.
- (35) Ar šo regulu aizstāj Regulu (EEK) Nr. 1191/69; tādēļ minētā regula būtu jāatceļ. Trīs gadu pārejas laiks palīdzēs pakāpeniski pārtraukt kompensāciju par sabiedrisko kravu transporta pakalpojumiem, kādu Komisija nav atļāvusi saskaņā ar Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu. Jebkurai kompensācijai, ko piešķir saistībā ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu un kas nav kompensācija, uz kuru attiecas šī regula, un kas varētu ietvert valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, vajadzētu atbilst Līguma 73., 86., 87. un 88. panta noteikumiem, tostarp jebkurai attiecīgai Eiropas Kopienų Tiesas interpretācijai un jo īpaši tās nolēmumam lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Izskatot šādus gadījumus, Komisijai tādēļ būtu jāpiemēro principi, kas līdzvērtīgi šajā regulā izklāstītajiem principiem, vai vajadzības gadījumā citi tiesību akti vispārējās ekonomiskās nozīmes pakalpojumu jomā.

(¹) [2003] ECR I-7747.

(36) Šī regula attiecas uz piemērošanas jomu Padomes Regulai (EEK) Nr. 1107/70 (1970. gada 4. jūnijs) par atbalsta piešķiršanu pārvaldījumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem⁽¹⁾. Iepriekšējo regulu uzskata par novecojušu, jo tā ierobežo Līguma 73. panta piemērošanu, nesniedzot atbilstīgu juridisko pamatu pašreizējo ieguldījumu shēmu atļaušanai, jo īpaši attiecībā uz valsts un privātā sektora partnerībā veiktiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā. Tādējādi tā būtu jāatceļ, lai Līguma 73. pantu varētu pareizi piemērot nozares nepārtrauktai attīstībai, neskarot šo regulu vai Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 (1969. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa transporta uzņēmumos⁽²⁾. Lai vēl vairāk veicinātu attiecīgo Kopienas noteikumu piemērošanu, Komisija 2006. gadā ierosinās valsts atbalsta pamatnostādnes ieguldījumiem dzelzceļos, tostarp ieguldījumiem infrastruktūrā.

(37) Lai novērtētu šīs regulas īstenošanu un notikumu attīstību, nodrošinot sabiedrisko pasažieru transportu Kopienā, jo īpaši, lai novērtētu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu kvalitāti un pakalpojumu valsts līgumu tiešās piešķiršanas ietekmi, Komisijai būtu jā sagatavo ziņojums. Vajadzības gadījumā šim ziņojumam var pievienot attiecīgus priekšlikumus par to, kā grozīt šo regulu,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Mērķis un piemērošanas joma

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

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

2. Šo regulu piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļiem un citu tipu pārvaldījumiem pa sliežu ceļiem, kā arī autoceļiem, izņemot pakalpojumiem, ko sniedz galvenokārt to vēsturiskās vai tūrisma

nozīmes dēļ. Dalībvalstis var piemērot šo regulu sabiedriskajam pasažieru transportam pa iekšējiem ūdensceļiem.

3. Šo regulu nepiemēro būvdarbu valsts koncesijām Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17 (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs⁽³⁾, 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta nozīmē vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/18 (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru⁽⁴⁾, 1. panta 3. punkta nozīmē.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

- a) "sabiedriskais pasažieru transports" ir vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;
- b) "kompetenta iestāde" ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgā ģeogrāfiskā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transportā, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;
- c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetenta iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals;
- d) "sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums vai uzņēmumu grupa, kas veic sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai jebkura valsts struktūra, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus;
- e) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir kompetentas iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību;
- f) "ekskluzīvas tiesības" ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam;
- g) "kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem" ir jebkura priekšrocība, jo īpaši finansiāla, ko valsts iestāde tieši vai netieši piešķir no valsts resursu līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanas laikā, vai priekšrocība, kas saistīta ar šo laikposmu;

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

⁽²⁾ OV L 156, 28.6.1969., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

⁽³⁾ OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2083/2005 (OV L 333, 20.12.2005., 28. lpp.).

⁽⁴⁾ OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2083/2005.

h) "tieša piešķiršana" ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana noteiktam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam bez iepriekšējas konkursa procedūras;

i) "pakalpojumu valsts līgums" ir viens vai vairāki akti, kas uzliek juridiskas saistības un kuros ir apliecināta kādas kompetentas iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, uzticot šim sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam tādu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu apsaimniekošanu un sniegšanu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; atkarībā no dalībvalstu tiesību aktiem līgums var būt arī kompetentas iestādes pieņemts lēmums:

— individuāla tiesību akta vai normatīva akta formā, vai

— kurā ir nosacījumi, kā kompetentā iestāde pati sniedz pakalpojumus vai uztic šādu pakalpojumu sniegšanu tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam;

j) "vērtība" ir sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, maršruta, pakalpojumu valsts līguma vai kompensācijas shēmas vērtība, kas līdzinās sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja vai sniedzēju atalgojuma kopsummai bez PVN, ietverot visu tipu kompensācijas, ko izmaksā valsts iestādes, un biļešu pārdošanas ieņēmumus, ko neatmaksā attiecīgajai kompetentai iestādei;

k) "vispārējs noteikums" ir pasākums, kas bez diskriminācijas attiecas uz visiem viena tipa sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem kādā ģeogrāfiskā apgabalā, par ko ir atbildīga kompetenta iestāde;

l) "integritāti sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi" ir noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā savstarpēji saistīti transporta pakalpojumi, kam ir viens informācijas dienests, biļešu sistēma un grafiks.

3. pants

Pakalpojumu valsts līgumi un vispārēji noteikumi

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

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

iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paredzot maksimāli pieļaujamus tarifus.

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

4. pants

Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs

1. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Konkursa dokumenti un pakalpojumu valsts līgumi ir pārredzami attiecībā uz to, vai var apsvērt apakšlīgumu slēgšanu. Saskaņā ar valsts un Kopienas tiesību aktiem pakalpojumu valsts līgumā nosaka apakšlīgumu slēgšanai piemērojamus nosacījumus.

5. pants

Pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana

1. Pakalpojumu valsts līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvā 2004/17/EK vai Direktīvā 2004/18/EK, sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūram, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā

noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 6. punktu.

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

- a) lai noteiktu, vai kompetentā vietējā iestāde veic šādu kontroli, ņem vērā to, cik lielā mērā tā ir pārstāvēta administratīvās, vadības vai pārraudzības struktūrās, kādas ir statūtos ietvertās normas, kas uz to attiecas, kādas tai ir īpašumtiesības un faktiskā ietekme uz stratēģiskiem lēmumiem un individuāliem vadības lēmumiem, kā arī kontrole pār tiem. Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kompetentajai valsts iestādei, jo īpaši valsts un privātā sektora partnerībā, nav obligāti jābūt 100 % īpašumtiesībām, lai nodibinātu kontroli šā punkta nozīmē, ar noteikumu, ka valsts ietekme dominē un kontroli var nodibināt, pamatojoties uz citiem kritērijiem;
- b) nosacījums šā punkta piemērošanai ir tāds, ka tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs un jebkurš subjekts, ko minētais pakalpojumu sniedzējs kaut minimāli ietekmē, sabiedriskā pasažieru transporta darbības veic kompetentās vietējās iestādes teritorijā — neatkarīgi no jebkādam ārējām līnijām vai citiem šīs darbības palīgelementiem, kas iesniedz kompetentu vietēju kaimiņu iestāžu teritorijā, — un nepiedalās konkursos, ko attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu organizē ārpus minētās kompetentās vietējās iestādes teritorijas;
- c) neatkarīgi no b) apakšpunkta tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs var piedalīties taisnīgos konkursos, sākot ar 2 gadiem pirms šim pakalpojumu sniedzējam tieši piešķirtā pakalpojumu valsts līguma beigām, ar nosacījumu, ka ir pieņemts galīgs lēmums nodot tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja līgumā ietvertos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus taisnīgai konkursa procedūrai un ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nav noslēdzis citu tieši piešķirtu pakalpojumu valsts līgumu;

d) ja nav kompetentas vietējās iestādes, a), b) un c) apakšpunktu piemēro valsts iestādei attiecībā uz tādu ģeogrāfisku teritoriju, kas nav visa valsts, ar noteikumu, ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nepiedalās konkursos, kas attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu tiek organizēti ārpus teritorijas, kurai pakalpojumu valsts līgums ir ticis piešķirts.

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

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

Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu, kas tieši piešķirts mazam un vidējam uzņēmumam, kas izmanto ne vairāk kā 20 transportlīdzekļu, šis robežvērtības var palielināt vai nu līdz gada vidējai vērtībai, kas lēsta kā mazāka par EUR 1,7 miljoni vai mazāka par 500 000 kilometriem, ja tās attiecas uz ikgadējo sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu.

5. Ja pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu notikt, kompetenta iestāde var veikt ārkārtas pasākumu. Šis ārkārtas pasākums ir tiešs piešķirums vai oficiāla vienošanās par pakalpojumu valsts līguma pagarināšanu, vai prasība izpildīt konkrētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir tiesības pārsūdzēt lēmumu par pienākuma noteikšanu izpildīt konkrētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Pakalpojumu valsts līguma piešķiršana vai pagarināšana ar ārkārtas pasākumu, vai šāda līguma uzlikšana par pienākumu nepārsniedz divus gadus.

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

6. pants

Kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem

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

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

7. pants

Publicēšana

1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā dara zināmu atklātībai apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga, par izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensāciju maksājumiem un ekskluzīvām tiesībām, kas piešķirtas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kā atlīdzība. Šis ziņojums ļauj pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību, kvalitāti un finansēšanu.

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

- a) kompetentās iestādes nosaukumu un adresi;
- b) paredzētā piešķiruma tipu;
- c) iespējamus ar piešķiršanu saistītus pakalpojumus un teritorijas.

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

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

Šo punktu nepiemēro 5. panta 5. punktam.

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

- a) līgumslēdzēja nosaukumu un tā īpašumtiesības;
- b) pakalpojumu valsts līguma darbības ilgumu;
- c) sniedzamo pasažieru transporta pakalpojumu aprakstu;
- d) finanšu kompensācijas parametru aprakstu;
- e) kvalitātes mērķus;
- f) ar būtiskajiem aktīviem saistītus nosacījumus.

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

8. pants

Pāreja

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

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

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

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

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

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

(*) 12 gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

(**) Šīs regulas spēkā stāšanās diena.

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

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

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

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

9. pants

Saderība ar Līgumu

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

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

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

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

10. pants

Atcelšana

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

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

11. pants

Ziņojumi

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

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā ... (*).

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

...

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

...

(*) Trīs gadus pēc šīs regulas publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

PIELIKUMS

KOMPENSĀCIJAI PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS 6. PANTA 1. PUNKTĀ MINĒTAJOS GADĪJUMOS

1. Kompensācija saistībā ar pakalpojumu valsts līgumiem, kas ir piešķirti tieši saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu vai saskaņā ar kādu vispārēju noteikumu, ir jāaprēķina saskaņā ar šajā pielikumā paredzētajiem noteikumiem.
2. Kompensācija nevar būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei, kura ir vienāda ar kopējo ietekmi — pozitīvu vai negatīvu —, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanai ir uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieņēmumiem un izmaksām. Ietekmes novērtē, salīdzinot stāvokli, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir izpildītas, ar tādu stāvokli, kas rastos, ja saistības nebūtu pildītas. Lai aprēķinātu neto finanšu ietekmi, kompetentā iestāde izmanto šādu shēmu:

izmaksas, kas rodas saistībā ar kompetentās iestādes/iestāžu uzliktām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuras iekļautas pakalpojumu valsts līgumā un/vai vispārējos noteikumos, vai ar šādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kopumu,
 - mīnus jebkura pozitīva finansiāla ietekme, kas radusies tīklā, kurā sniedz pakalpojumus saskaņā ar attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām,
 - mīnus tarifu ieņēmumi vai jebkuri citi ieņēmumi, kas rodas, izpildot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības,
 - plus samērīga peļņa,
 - = neto finanšu ietekme.
3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde var ietekmēt pakalpojumu sniedzēja iespējamās transporta darbības ārpus attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju vai kompensācijas nepietiekamību, aprēķinot neto finanšu ietekmi, ņem vērā jebkuru aprēķināmu finansiālu ietekmi uz attiecīgiem pakalpojumu sniedzēja tīkliem.
4. Izmaksas un ieņēmumi ir jāaprēķina saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem.
5. Lai palielinātu pārredzamību un nepieļautu savstarpējas subsīdijas, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ne tikai kompensētus pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistības, bet veic arī citas darbības, minēto sabiedrisko pakalpojumu grāmatvedības un uzskaites konti ir jānošķir, lai tie atbilstu vismaz šādiem nosacījumiem:
 - operatīvajiem kontiem, kas attiecas uz katru no minētajām darbību, ir jābūt nošķirti, un saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem proporcionāli ir jāsadala attiecīgās aktīvu un pastāvīgo izmaksu daļas,
 - visas mainīgās izmaksas, pietiekamu ieguldījumu pastāvīgajās izmaksās un samērīgu peļņu, kas ir saistīta ar jebkurām citām sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbībām, nekādā gadījumā nevar segt no attiecīgajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem,
 - sabiedrisko pakalpojumu izmaksas jāabalansē ar operatīvajiem ieņēmumiem un valsts iestāžu veiktajiem maksājumiem, bez iespējas ieņēmumus pārskaitīt uz kādu citu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības nozari.
6. Ar "samērīgu peļņu" jāsaprot kapitāla rentabilitātes koeficients, kas ir normāls attiecīgajā nozarē konkrētā dalībvalstī un kurā ņem vērā risku vai riska neesamību, kas valsts iestādes piedalīšanās dēļ rodas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam.
7. Kompensācijas metodei jāveicina šādu faktoru saglabāšana vai attīstība:
 - sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja veikta efektīva apsaimniekošana, ko var objektīvi novērtēt, un
 - pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana.

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. IEVADS

- Komisija 2005. gada 20. jūlijā iesniedza pārskatītu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, ko parasti sauc par priekšlikumu par sabiedriskā pakalpojumu sniegšanas saistībām ⁽¹⁾. Pirms šī pārskatītā priekšlikuma Komisija nāca klajā ar diviem citiem priekšlikumiem: 2000. gada 27. jūlijā iepazīstināja ar sākotnējo priekšlikumu ⁽²⁾ un 2002. gada 21. februārī — ar grozīto priekšlikumu ⁽³⁾.
- Eiropas Parlaments 2001. gada 14. novembrī pirmajā lasījumā nobalsoja par savu atzinumu, kas balstījās uz Komisijas sākotnējo 2000. gada jūlija priekšlikumu ⁽⁴⁾. Eiropas Parlaments nolēma uzskatīt 2005. gada jūlija priekšlikumu par sākotnējā 2000. gada jūlija priekšlikuma pārskatīto redakciju, tādējādi to izskatīs tikai otrajā lasījumā.
- Padome 2006. gada 9. jūnija sēdē panāca politisku vienošanos par pārskatīto priekšlikumu, Čehijas, Grieķijas, Luksemburgas un Maltas delegācijai atturoties no balsojuma. Padome 2006. gada 11. decembrī pieņēma Kopējo nostāju.
- Darbu gaitā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ⁽⁵⁾ un Reģionu komitejas atzinumu ⁽⁶⁾.

II. EIROPAS PARLAMENTA IEROSINĀTIE GROZĪJUMI

Tā kā Parlamenta pirmais lasījums bija balstīts uz Komisijas sākotnējā 2000. gada priekšlikuma, bet Padomes kopējā nostāja — uz ievērojami mainīto 2005. gada priekšlikumu, tad Padome šajā paskaidrojuma rakstā nevar atsaukties uz konkrētiem Parlamenta grozījumiem. Tādēļ Padome pievērsīsies Parlamenta pirmajam lasījumam vispārīgi un saistībā ar kopējās nostājas galvenajiem elementiem.

III. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārēja informācija

Pašlaik spēkā esošo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību tiesiskais regulējums ir no 1969. gada ar jaunākajām izmaiņām no 1991. gada ⁽⁷⁾. Padome uzskata, ka šodienas sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu Eiropas tirgū, kur vairs nav tikai valsts, reģionālā vai vietējā mēroga pakalpojumu sniedzēji, ir vajadzīgi jauni noteikumi. Ar šiem noteikumiem būtu jāmazina konkurences kropļojumi, izveidojot nediskriminējošus konkurences noteikumus pakalpojumu sniedzēju vidū, ko var panākt, uzlabojot pārskatāmību un garantējot juridisko noteiktību gan pakalpojumu sniedzējiem, gan iestādēm, kas saistītas ar sabiedrisko pasažieru transportu. Tādējādi izveidotie vienādie konkurences nosacījumi veicinās drošus, efektīvus un augstas kvalitātes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus.

Komisijas 2000. un 2002. gada priekšlikumi neguva vajadzīgo vairākumu Padomē, kam par iemeslu bija ļoti atšķirīgie dalībvalstu viedokļi par papildu konkurences ieviešanu sabiedriskā pasažieru transporta jomā. Turklāt dalībvalstis vēlējās sagaidīt spriedumu notiekošajā *ALTMARK* lietā ⁽⁸⁾ par to, kā noteikumi par valsts atbalstu attiecināmi uz sabiedriskajiem pakalpojumiem kopumā un precīzāk — uz sabiedrisko transportu. Bija vajadzīga pragmatiskāka Komisijas un dalībvalstu pieeja, lai sagatavotu Padomes kopējo nostāju. Komisija lika lielāku uzsvāru uz subsidiaritāti, kā rezultātā jaunais priekšlikums bija vienkāršāks un elastīgāks nekā iepriekšējie priekšlikumi, un pēc vairāku gadu pieredzes ar dažādiem sabiedriskā transporta organizēšanas modeļiem dalībvalstis varēja labāk atzīt attiecīgās priekšrocības un trūkumus. Visbeidzot spriedums *ALTMARK* lietā skaidri norādīja, ka jāmodernizē Kopienas tiesību akti sabiedriskā pasažieru transporta jomā.

⁽¹⁾ OVC 49, 28.2.2006., 37. lpp.

⁽²⁾ OVC 365 E, 19.12.2000., 169. lpp.

⁽³⁾ OVC 151 E, 25.6.2002., 146. lpp.

⁽⁴⁾ C 140 E, 13.6.2002., 164. lpp.

⁽⁵⁾ OVC 195, 18.8.2006., 20. lpp.

⁽⁶⁾ OVC 192, 16.8.2006., 1. lpp.

⁽⁷⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00, *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ([2003] ECR I-7747).

Kopējā nostājā Padome veido līdzsvaru starp vairākām lietām: iestāžu spējas pašām noteikt to ka organizēt sabiedrisko transportu, vēlmi ieviest vairāk konkurences sabiedriskā transporta jomā, piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumus konkursa procedūrās, arī sauktu par “regulēto konkurenci”, un vajadzību izveidot jaunu tiesisko regulējumu, kurā ņemtu vērā esošo sabiedriskā transporta sistēmu īpatnības, vienlaikus nodrošinot šīm sistēmām pietiekami daudz laika, lai piemērotos jaunajiem noteikumiem. Padome ir ieviesusi izmaiņas Komisijas priekšlikumā arī, lai atvieglotu tā īstenošanu praksē.

2. Galvenie politikas jautājumi

2.1. Darbības joma

Padome nosaka, ka regulas darbības jomā ietilpst tie sabiedrisko pasažieru transporta pakalpojumi, izmantojot dzelzceļus un autoceļus, kam kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, transporta pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības. Ņemot vērā augošo Eiropas sabiedriskā transporta tīklu, Padome uzskata, ka ierobežot darbības jomu tikai līdz vietējam transportam, kā to iesaka Parlaments, vairs nebūtu pienācīgi.

Turklāt atšķirībā no 2000. un 2002. gada priekšlikumiem, kuros sabiedriskais pasažieru transports pa iekšzemes ūdensceļiem ietilpa kā pastāvīga daļa, Komisijas 2005. gada priekšlikumā ietilpa tikai transports pa dzelzceļu un autoceļiem. Regula attiektos tikai uz tiem iekšējo ūdensceļu pakalpojumiem, kas ir daļa no plašākas sabiedriskā transporta sistēmas. Tagad Padome ir atgriezusies pie iepriekšējo priekšlikumu idejām, kopējā nostājā iekļaujot noteikumu, ar ko dalībvalstīm, ja tās to vēlas, atļauj piemērot regulu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem.

Kopējā nostājā Padome precizē, uz kādiem līgumiem attiecas regula. Vispirms tā norāda, ka līgumi par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, jāpiešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas publiska iepirkuma direktīvās, ciktāl šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi. Tādējādi Padome precizē Komisijas ierosināto pieeju, kas ļauj iestādēm izvēlēties piemērojamo kārtību. Ja sabiedrisko pakalpojumu līgums pakalpojumu sniedzējam rada risku, tad piemēro regulu, bet ja risku nerada — tad publiska iepirkuma direktīvas⁽¹⁾. Šīs administratīvās izvēles brīvības dēļ Padome dod priekšroku Komisijas pieejai nevis Parlamenta priekšlikumam, kurā bija teikts, ka regula būtu jāpiemēro visiem sabiedriskā pasažieru transporta līgumiem. Otrkārt, kopējā nostājā skaidri izslēdz būvdarbu valsts koncesijas no regulas darbības jomas, norādot, ka valsts iepirkuma direktīvās jau ir izveidota piemērošanas kārtība šādiem līgumiem.

Visbeidzot, ņemot vērā iestāžu elastīguma palielināšanu, Padome kopējā nostājā atļauj tām no regulas darbības jomas izslēgt vispārējos noteikumus par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2.2. Tiešā piešķiršana

Padome uzskata, ka sistēma, kurā kompetentas iestādes var izvēlēties līgumus piešķirt konkursa kārtībā vai tieši, vislabāk garantē uzlabotu sabiedriskā transporta kvalitāti un efektivitāti. Ņemot to vērā, Padome kopējā nostājā saglabā četras atkāpes, ar kā palīdzību iestādes var līgumus piešķirt tieši, kā to ierosināja Komisija, bet ievieš arī vairākas izmaiņas attiecībā uz konkrētajiem darbības principiem.

⁽¹⁾ Direktīva 2004/18 par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.) vai Direktīva 2004/17, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.).

2.2.1. Tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs

Padome pauž gandarījumu par Komisijas priekšlikumu atļaut kompetentajām iestādēm, kuras izvēlas neizsludināt konkursu par saviem sabiedriskā transporta pakalpojumiem, pašām sniegt šos pakalpojumus vai tieši piešķirt tos kādai trešajai personai, pār kuru tām ir līdzīga kontrole kā pār savām nodaļām, tā sauktais "tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs". Padome piekrīt Parlamenta pirmajam lasījumam un Komisijas pārskatītajam priekšlikumam tajā ziņā, ka, lai izvairītos no konkurences kropļojumiem, tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam principā nevajadzētu piedalīties konkursos ārpus tās iestādes darbības jomas, no kuras tas saņēma tiešo piešķirumu.

Lai gan Padome kopējā nostājā atbalsta vispārējo tieši pakļauta pakalpojumu sniedzēja koncepciju, tā pievieno vairākus noteikumus Komisijas priekšlikumam, lai ņemtu vērā valstu vai vietējā transporta sistēmu īpatnības:

- atzīstot valsts atbildību sabiedriskā transporta organizēšanā, dalībvalstis saglabā varu ar likumu aizliegt vietējām pašvaldībām izmantot iespēju savā teritorijā piešķirt sabiedriskā transporta līgumus tieši,
- papildus "kompetentas iestādes" definīcijai tā uzsver, ka "kompetentā vietējā iestāde" attiecas gan uz atsevišķu iestādi, gan iestāžu grupu, kas sniedz savstarpēji saistītus transporta pakalpojumus,
- ir paturēts Komisijas ierosinātais pamats, pēc kā nosaka iestādes "kontroli" pār tieši pakļautajiem pakalpojumu sniedzējiem, vienlaikus precizējot, ka pilnīgs valsts īpašums nav šādas kontroles obligāts priekšnoteikums,
- tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju teritoriālo ierobežojumu precizēšana, lai nebūtu pretrunā ar pasažieru interesēm jāierobežo sabiedriskā transporta pakalpojumi, kas šķērso administratīvo teritoriju robežas,
- tiem tieši pakļautajiem pakalpojumu sniedzējiem, kam tieši piešķirtie sabiedrisko pakalpojumu līgumi beidzas, ja tie ir izpildījuši zināmas prasības, ir atļauts piedalīties konkursos, lai tie varētu sagatavoties darbam konkurētspējīgā vidē,
- ja nav vietējās kompetentās iestādes, tad valsts iestādes var noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar tieši pakļautajiem pakalpojumu sniedzējiem.

2.2.2. Nelielas nozīmes līgumi

Padome pēc Komisijas ierosinājuma un ņemot vērā Parlamenta pirmo lasījumu atstāj nemainītas robežvērtības, zem kurām sabiedrisko pakalpojumu līgumus var piešķirt tieši. Iestādes var atturēties no konkursu rīkošanas, ja līguma gada caurmēra vērtība ir mazāka par EUR 1 miljonu vai ja līgums attiecas uz mazāk kā 300 000 kilometros sniegtu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu gadā. Turklāt, atbalstot Parlamenta interesi par mazajiem uzņēmumiem, Padome ievieš papildu robežvērtību maziem un vidējiem uzņēmumiem, kas strādā ar ne vairāk kā 20 transportlīdzekļiem. Šajā gadījumā tieši piešķiršana ir atļauta, ja līguma gada caurmēra vērtība ir mazāka par EUR 1,7 miljonu vai ja līgums attiecas uz mazāk kā 500 000 kilometros sniegtu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu gadā. Visbeidzot, atzīstot valsts atbildību sabiedriskā transporta organizēšanā, ar kopējo nostāju dalībvalstīm dod iespēju izvēlēties aizliegt iestādēm, kas atrodas to teritorijā, izmantot iespēju piešķirt tiešos piešķirumus nelielas nozīmes līgumu gadījumos.

2.2.3. Ārkārtas situācijas

Padome atbalsta Komisijas priekšlikumu, kas balstīts uz Parlamenta pirmo lasījumu, piešķirt līgumus tieši gadījumos, kad pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu notikt. Tomēr ņemot vērā laiku, kas vajadzīgs, lai noorganizētu jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu, Padome ir nolēmusi atļaut ārkārtas pasākumus divu gadu laikposmā, nevis viena gada, kā to ierosināja Komisija. Bez tam, lai atspoguļotu praksi, kopējā nostājā ir precizēts, ka ārkārtas pasākumi var

izpausties kā tieša piešķiršana, oficiāla vienošanās par sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšanu vai pienākuma noteikšana izpildīt konkrētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Pēdējā gadījumā sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir apelācijas tiesības.

2.2.4. Smagie dzelzceļa pakalpojumi

Ņemot vērā īpašo stāvokli, kādā ir sabiedrisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu pa dzelzceļu, Padome ļauj iestādēm tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus attiecībā uz visiem smagajiem dzelzceļa pakalpojumiem, ja vien tas nav aizliegts ar valsts tiesību aktiem. Turklāt pēc Komisijas ierosinājuma paplašinot tiešā piešķiruma iespējas no reģionālā transporta un pārvadājumiem lielos attālumos līdz smagiem dzelzceļa pakalpojumiem, tostarp (pie)pilsētas dzelzceļa pārvadājumiem un integrētajiem tīkliem, Padome izvairās no grūtībām, kas varētu rasties, ja ir skaidri jānodala pārvadājumi lielos attālumos un reģionālais transports, no vienas puses, un (pie)pilsētas dzelzceļa pārvadājumi, no otras puses. Kad Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Padome panāca politisko vienošanos 2006. gada 9. jūnijā, Zviedrijas delegācija, kam pievienojās Itālijas delegācija, nāca klajā ar deklarāciju, ko paredzēts iekļaut protokolā (I pielikums), attiecībā uz tiešā piešķiruma jomas paplašināšanu līdz visiem smagā dzelzceļa pakalpojumiem.

2.3. Līgumu ilgums

Attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu ilgumu autobusiem un vilcieniem, un citu tipu pārvadājumiem pa sliedēm, Padome cenšas līdzsvarot, no vienas puses, finansiāli izdevīgu amortizācijas laikposmu un, no otras puses, līgumu ilgumus, kas stimulē jaunus pakalpojumu sniedzējus. Dzelzceļiem un citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem Padome ir paturējusi ierosināto piecpadsmit gadu ilgumu. Autobusu pakalpojumiem Padome pagarināja Komisijas ierosināto līgumu ilgumu no astoņiem līdz desmit gadiem. Tādējādi Padome seko Komisijas priekšlikumam, kas grozīts, ņemot vērā Parlamenta pirmo lasījumu, izņemot līguma termiņa pagarinājumu autobusa transportam par diviem gadiem. Lai līdzsvarotu tiešo piešķirumu jomas paplašinājumu, iekļaujot smagos dzelzceļa pakalpojumus, sākotnējais tieši piešķirto smagā dzelzceļa pakalpojumu līgumu ilgums nedrīkst pārsniegt desmit gadus.

Bez tam Padome ar nelielām izmaiņām ir paturējusi Komisijas priekšlikumu atļaut pagarināt sabiedrisko pakalpojumu līgumu derīguma termiņu par maksimāli 50 %, ja tas vajadzīgs investīcijām. Turklāt Padome atļauj 50 % pagarinājumu līgumu derīguma termiņam attālakos reģionos, ja to attaisno izmaksas, kas rodas īpašā ģeogrāfiskā novietojuma dēļ.

Visbeidzot izņēmuma gadījumos ar kopējo nostāju atļauj līguma ilgumu pagarināt par vairāk nekā 50 %. Šādam pagarinājumam jābūt pamatotam ar kapitāla amortizāciju saistībā ar ārkārtas investīcijām infrastruktūrā, ritošajā sastāvā vai transportlīdzekļos. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu līgumam jābūt piešķirtam saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, un iestādei, kas atļauj ilgāko termiņu, viena gada laikā pēc līguma noslēgšanas jāpārsūta Komisijai līgums un elementi, kas attaisno tā ilgāko termiņu.

2.4. Sociālie standarti un pakalpojumu kvalitāte

Atšķirībā no 2000. un 2002. gada priekšlikumiem Komisijas pārskatītajā 2005. gada priekšlikumā iestādēm atļauts noteikt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sociālos kvalitātes kritērijus, ņemot vērā subsidiaritātes principu. Padome atbalsta šo pieeju.

Padome precīzē un paplašina Komisijas priekšlikuma noteikumus attiecībā uz sociālo tiesību pārcelšanu. Ar Komisijas priekšlikuma noteikumiem iestādes varēja izlemt, vai izraudzītais sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs pakalpojumu sniegšanai iepriekš pieņemtām personālam būtu jādod tādas pašas tiesības, ko personāls būtu bijis tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārcelšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē. Uzskatot šo par subsidiaritātes jautājumu, Padome, tāpat kā Komisija, neuzskata par vajadzīgu padarīt šo noteikumu par darba ņēmēju tiesībām par obligātu, kā to ierosināja Parlaments pirmajā lasījumā. Taču Padome šajā noteikumā iekļauj to iestāžu, kas

nosaka šīs prasības, pienākumu rīkoties atbilstīgi valsts un/vai Kopienas tiesībās noteiktajiem ierobežojumiem. Turklāt, lai palielinātu pārskatāmību, Padome kopējā nostājā iekļauj pienākumu, ka, ja iestādes pieprasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilst konkrētiem sociāliem standartiem, tad konkursa dokumentos un sabiedrisko pakalpojumu līgumā jāuzskaita attiecīgie darba ņēmēji un jāsniedz pārskatāma sīka informācija par viņu līgumtiesībām, kā arī par noteikumiem, atbilstīgi kuriem darba ņēmējus uzskatīs par saistītiem ar šiem pakalpojumiem.

Lai vienkāršotu regulu un rīkotos atbilstīgi subsidiaritātes principam, Komisijas savā pārskatītajā priekšlikumā izvēlējās neizveidot kvalitātes kritēriju sarakstu, ko izmantotu iestādes, piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumus. Padome kopējā nostājā atbalsta Komisijas ideju, ka iestādēm vēl aizvien būtu jāatbild par kvalitātes standartu noteikšanu. Tomēr, lai palielinātu pārskatāmību, Padome ievieš pienākumu iestādēm, ja šādi kvalitātes kritēriji ir noteikti, iekļaut šos standartus konkursa dokumentos un sabiedrisko pakalpojumu līgumā.

2.5. Pārskatāmība

Lai uzlabotu pārskatāmību, Padome pauž gandarījumu par Komisijas priekšlikumu, ar ko uzliek par pienākumu kompetentajām iestādēm noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu gadījumā, kad par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir jebkādas ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju. Turklāt pārskatāmība attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu un saturu ir būtiska, lai izvairītos no iespējamiem konkurences kropļojumiem, jo īpaši, ja līgumu piešķir tieši. Parlaments pirmajā lasījumā vairākas reizes atzina pārskatāmības nozīmi sabiedriskā pasažieru transporta jomā.

Lai vēl vairāk palielinātu pārskatāmību sabiedriskā transporta jomā un lai līdzsvarotu tiešo piešķirumu jomas paplašinājumu, iekļaujot visus smagos dzelzceļa pakalpojumus, Padome kopējā nostājā ievieš šādus pasākumus:

- pēc iesaistītās puses lūguma iestādes nosūta argumentētus lēmumus saistībā ar tieši piešķirtu sabiedrisko pakalpojumu līgumu. Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas lietu padomes 2006. gada 9. jūnija sēdē Čehijas delegācija paziņoja, ka tā nepiekrīt šim noteikumam, un pievienoja protokolam deklarāciju, kas atrodama II pielikumā,
- ja tieši piešķir sabiedrisko pakalpojumu līgumu par pārvadājumiem pa dzelzceļu, iestādes gada laikā pēc līguma piešķiršanas padara publiski pieejamu konkrētu informāciju.

Lai gan Padome atbalsta Komisijas priekšlikumu par publiskošanu, tomēr tā ievieš vairākus grozījumus, lai uzlabotu to praktisko pielietojumu un samazinātu nevajadzīgu birokrātiju:

- iestādēm ir jāiesniedz apvienots ziņojums par to sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, nevis sīki izstrādāts ziņojums, kā to ierosināja Komisija,
- iestādēm jāpaziņo *Oficiālajā Vēstnesī* par sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršanu vismaz vienu gadu pirms tā noslēgšanas. Šīs saistības neattiecas uz nelielas nozīmes līgumiem,
- iestādēm jāpublicē labojumi, ja izsludinātajā informācijā par sabiedrisko pakalpojumu līguma piešķiršanu ir izmaiņas,
- par ārkārtas pasākumiem nav iepriekš jāpaziņo,
- sākotnējais laikposms, kurā dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai informācija, kas vajadzīga, lai noteiktu vai piešķirtā kompensācija atbilst regulai, ir pagarināts no divdesmit darba dienām, kā to bija ierosinājusi komisija, līdz trīs mēnešiem.

2.6. Pāreja

Lai nodrošinātu iestādēm un pakalpojumu sniedzējiem pietiekami daudz laika, lai pielāgotos jaunajam tiesiskajam regulējumam, Padome veic vairākas izmaiņas Komisijas ierosinātajos pārejas mehānismos. Pirmkārt, regula stājas spēkā trīs gadus pēc tās publikācijas. Divpadsmit gadus vēlāk sabiedrisko pakalpojumu līgumi pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem jāpiešķir atbilstīgi regulas noteikumiem. Otrkārt, Padome aizstāj Komisijas ierosināto atsevišķo pārejas laikposmu pārvadājumiem par autoceļiem, no vienas puses, un pārvadājumiem pa dzelzceļu, no otras, ieviešot kopēju pārejas mehānismu. Ņemot vērā iespēju paplašināt tiešo piešķirumu iespēju, iekļaujot smagos dzelzceļa pakalpojumus, Padome uzskata, ka garāks pārejas laikposms sabiedriskā transporta pārvadājumiem pa dzelzceļu nekā sabiedriskā transporta pārvadājumiem pa autoceļiem vairs nav attaisnojams. Treškārt, divdaļīga pārejas laikposma vietā Padome ierosina izmantot pakāpenisku pieeju, kas ļautu iestādēm pašām zināmā mērā noteikt, kā organizēt pāreju uz jaunajiem līgumu piešķiršanas noteikumiem. Dalībvalstīm jāiesniedz Komisijai progresa ziņojumi sešus mēnešus pēc pirmās pārejas laikposma puses. Balstoties uz šiem ziņojumiem, Komisija izvērtēs, vai ir vajadzīgi papildu pasākumi, lai izvairītos no sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pārtraukumiem.

Attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti pirms regulas spēkā stāšanās kopējā nostājā ir paredzēts pārejas mehānisms, kas ļoti līdzinās tam, ko Parlaments ierosināja pirmajā lasījumā. Padome cenšas sabalansēt *pacta sunt servanda* principu un iespēju neslēgt tirgus uz pārāk ilgu laiku. Ir nodalīti:

- līgumi, kas piešķirti pēc taisnīga konkursa procedūras, un līgumi, kas piešķirti kādā citā piešķiršanas kārtībā,
- līgumi, kas piešķirti pirms 2000. gada 26. jūlija, kad Komisija iesniedza sākotnējo priekšlikumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, un līgumiem, kas piešķirti pēc tam.

Šim pavisam kopā četrām līgumu kategorijām Padome ierosina atsevišķus nobeiguma mehānismus. Izņēmuma gadījumos, ja to pārtraukšana radītu nesamērīgas juridiskas vai tautsaimnieciskas sekas un ja Komisija ir devusi atļauju, tad kopējā nostājā ir paredzēts, ka tie turpinās līdz beigu termiņam.

Kopējā nostājā Padome saglabā Komisijas ierosināto noteikumu, ka pārejas laikposma otrajā pusē, ja pakalpojumu sniedzēji nevar apliecināt, ka to sabiedriskā transporta pakalpojumu vērtība, par ko viņi saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu kompensāciju vai izmanto saskaņā ar šo regulu piešķirtas ekskluzīvas tiesības, ir vismaz puse no visiem sabiedriskajiem transporta pakalpojumiem, ko tie sniedz, tad iestādes var aizlielt šiem pakalpojumu sniedzējiem piedalīties iestāžu rīkoto konkursu procedūrā. Padome papildina šo noteikumu, nosakot, ka iestādes nevar aizlielt konkursa procedūrā piedalīties pakalpojumu sniedzējiem, kuri jau sniedz pakalpojumus, par kuriem izsludinās konkursa. Pēc intensīvām pārrunām Padome vienojās neizstrādāt klauzulu, ar ko atļautu iestādēm aizlielt piedalīties konkursa procedūrā pakalpojumu sniedzējiem, kas visu līgumu vai daļu no tā saņēmuši kā tiešo piešķirumu. Padome neuzskata, ka šāda savstarpīguma klauzula ir piemērota, ņemot vērā Tiesas judikatūru. Tiesa paredz stingrus noteikumus savstarpīguma klauzulu piemērošanai, uzskatot tās par pieļaujamām vienīgi saistībā ar pakāpenisku liberalizāciju un tikai tad, ja tās ir pārejas pasākums un ar ierobežotu darbības laiku.

2.7. Citi būtiski jautājumi

Citi būtiski jautājumi, kas izklāstīti Padomes kopējā nostājā:

- Padome seko Komisijas ieteikumam nenoteikt konkrētus apakšlīgumu noteikumus iekšzemes sabiedriskā transporta jomā. Tomēr Padome cenšas palielināt pārskatāmību, kopējā nostājā iestrādājot noteikumu, ka konkursa dokumentos un sabiedrisko pakalpojumu līgumos skaidri jānorāda, vai ir iespējama apakšlīgumu slēgšana. Bez tam saskaņā ar valsts un Kopienas tiesību aktiem sabiedrisko pakalpojumu līgumā nosaka apakšlīgumu slēgšanai piemērojamus nosacījumus.

- Komisija ierosināja pilnībā atcelt Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Regulu (EEK) Nr. 1107/70. Tā kā dažus šo regulu noteikumus vēl aizvien pielieto, tad Padomes kopējā nostājā ir paredzēta Regulas Nr. 1191/69 pakāpeniska atcelšana un dažu konkrētu Regulas Nr. 1107/70 noteikumu iekļaušana jaunajā regulā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.
- Padome pielāgo noteikumu par Komisijas ziņojumiem saistībā ar tendencēm sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanā Eiropā, ņemot vērā kopējo nostāju, kurā jo īpaši paredzēts sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu novērtējums un tiešo piešķirumu novērtējums.
- Padome veic dažas izmaiņas regulas projekta pielikumā, lai uzlabotu atļautās kompensācijas aprēķināšanu gadījumā, kad līgumu piešķir tieši, padarot to praksē vienkāršāk pielietojamu.

IV. NOBEIGUMS

Nespējot panākt vienošanos par Komisijas 2000. un 2002. gada priekšlikumiem par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, Padome ir veiksmīgi izstrādājusi kopējo pieeju, pamatojoties uz Komisijas 2005. gada priekšlikumu. Lai samierinātu visu trīs iestāžu nostājas, Komisija šo pārskatīto priekšlikumu izstrādāja, ņemot vērā sākotnējā 2000. gada priekšlikuma Parlamenta pirmo lasījumu. Tā kā kopējā nostāja ir diezgan tuva minētajam pārskatītajam priekšlikumam, Padome to uzskatīja par labu pamatu otrā lasījuma pārrunām ar Parlamentu.

I PIELIKUMS

ZVIEDRIJAS UN ITĀLIJAS KOPĪGĀ DEKLARĀCIJA, KO PAREDZĒTS IEKĻAUT PADOMES 2006. GADA 9. JŪNIJA SĒDES PROTOKOLĀ

Att. uz: 9. punkts: Pārskatīts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus

POLITISKA VIENOŠANĀS

Tā kā ir panākta politiska vienošanās par Kopējo nostāju attiecībā uz Regulu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, Zviedrija vēlas darīt zināmu šādu nostāju:

1. Kā panāca ar vienošanos Padomes 2005. gada 5. decembra sanāksmē, šīs regulas mērķis ir izveidot tiesisku regulējumu sabiedrisko pakalpojumu līgumu kompensācijai, nevis dzelzceļa pakalpojumu tirgus atvēršanai. Tādēļ šajā regulā ir saglabāta iespēja piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus dzelzceļa pārvadājumiem tieši.
2. Ar Padomes lēmumu, ar kuru dzelzceļa pārvadājumiem var turpināt tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, netraucē Komisijai izmantot iniciatīvas tiesības — izteikt jebkādu turpmāku juridisku priekšlikumu par iekšējā dzelzceļa pasažieru tirgus atvēršanu, kuru tad izskatītu Eiropas Parlaments un Padome.
3. Jebkurā turpmākā priekšlikumā par iekšējā dzelzceļa pasažieru tirgus atvēršanu būs pienācīgā veidā jānoskaidro, vai atvērtā piekļuve dzelzceļa tīklam attieksies uz visiem dalībniekiem vai arī tiks izsludināti konkursi attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem vai ekskluzīvām tiesībām, vai arī priekšlikumā būs paredzētas abas minētās iespējas.
4. Tā kā iekšējā dzelzceļa pasažieru tirgus atvēršanas jomā nepastāv saskaņoti tiesību akti, Zviedrija uzskata, ka dalībvalstīm vajadzētu paturēt tiesības piemērot pasākumus saskaņā ar savstarpīguma principu, ciktāl šie pasākumi ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

II PIELIKUMS

ČEHIJAS REPUBLIKAS DEKLARĀCIJA, KO PAREDZĒTS IEKĻAUT PADOMES 2006. GADA 9. JŪNIJA SĒDES PROTOKOLĀ

Att. uz: 9. punkts: Pārskatīts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus

POLITISKA VIENOŠANĀS

Čehijas Republika pilnībā apzinās, ka optimāla pārskatāmība, piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumus, ir viens no galvenajiem mērķiem priekšlikumā Regulai par sabiedriskiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus. Šajā sakarā Čehijas Republikai nav iebildumu attiecībā uz prasību, ka kompetentā iestāde pēc ieinteresētās puses lūguma informē to par lēmumu — tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus — un ka kompetentā iestāde pierāda, ka tā rīkojusies saskaņā ar regulas attiecīgajiem pantiem, cita starpā, nosakot kompensācijas summas, ir ievērojusi noteikumus, kas iekļauti regulas pielikumā. Tomēr Čehijas Republika nevar piekrist pašreizējam 7. panta 4. punkta formulējumam (dok. 9840/06), jo tā uzskata, ka šāds formulējums samazina juridisko noteiktību visām tiešajā piešķiršanā iesaistītajām pusēm. Pirmkārt Čehijas Republika pauž bažas par to, ka cietusī ieinteresētā puse varētu apstrīdēt pamatotī pieņemto lēmumu, lai panāktu tieši piešķirtā līguma un sava piedāvājuma salīdzināšanu. Tādējādi dažos gadījumos tas varētu radīt šķēršļus sabiedrisko pakalpojumu līgumu tiešai piešķiršanai; Čehijas Republikai tas ir pilnībā nepieņemami.

Šīs atrunas dēļ Čehijas Republika nevar apstiprināt Padomē panākto politisko vienošanos par šo priekšlikumu un tāpēc atturas no balsojuma.