

## I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

## REGLAMENTAI

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1370/2007

2007 m. spalio 23 d.

**dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus  
(EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 ir 89 straipsnius,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>,

kadangi:

(1) Sutarties 16 straipsnyje patvirtinama, kad bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos yra viena iš bendrųjų Sąjungos vertybių.

(2) Sutarties 86 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad įmonėms, kurioms patikėta teikti bendrus ekonominius interesus tenkinančias paslaugas, šioje Sutartyje nustatytos taisyklės, ypač konkurencijos taisyklės, yra taikomos, jei jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patikėtų specialių uždavinių.

<sup>(1)</sup> OL C 195, 2006 8 18, p. 20.

<sup>(2)</sup> OL C 192, 2006 8 16, p. 1.

<sup>(3)</sup> 2001 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 140 E, 2002 6 13, p. 262), 2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 70 E, 2007 3 27, p. 1) ir 2007 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento pozicija. 2007 m. rugsėjo 18 d. Tarybos sprendimas.

(3) Sutarties 73 straipsnis yra *lex specialis* 86 straipsnio 2 dalies atžvilgiu. Jame nustatytos taisyklės, taikomos kompensavimui už viešųjų paslaugų išpareigojimus vidaus transporto srityje.

(4) 2001 m. rugsėjo 12 d. Komisijos baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010: laikas spręsti“ nurodyti pagrindiniai tikslai yra užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas reguliuojant konkurenciją ir taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius, arba nustatyti konkrečias tarifines sąlygas tam tikrų kategorijų keleiviams, pavyzdžiui, pensininkams, bei panaikinti įvairių valstybių narių transporto įmonių skirtumus, galinčius iš esmės iškreipti konkurenciją.

(5) Šiuo metu daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, kurios būtinos siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos. Valstybių narių kompetentingoms institucijoms turi būti sudaryta galimybė imtis veiksmų, užtikrinančių tokių paslaugų teikimą. Siekdamas užtikrinti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą, jos gali naudoti tokius mechanizmus: išimtinių teisių suteikimą viešųjų paslaugų operatoriams, finansinių kompensacijų mokėjimą viešųjų paslaugų operatoriams, visiems operatoriams taikomų viešųjų transporto paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių nustatymą. Jei valstybės narės pagal šį reglamentą nusprendžia jo netaikyti tam tikroms bendrosioms taisyklėms, turėtų būti taikomas bendras valstybės pagalbos režimas.

- (6) Daugelis valstybių narių yra priėmusios teisės aktus, kuriuose bent daliai jų viešojo transporto rinkos numatomas išimtinių teisių suteikimas ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas skaidrių ir sąžiningų konkurso procedūrų pagrindu. Todėl valstybių narių tarpusavio prekyba paslaugomis labai išaugo, ir keletas viešųjų paslaugų operatorių keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia daugiau nei vienoje valstybėje narėje. Tačiau dėl nacionalinės teisės aktų pokyčių taikomos skirtingos procedūros ir dėl to atsirado teisinio netikrumo viešųjų paslaugų operatorių teisių ir kompetentingų institucijų pareigų atžvilgiu. 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos<sup>(1)</sup>, nėra nustatyta, kaip Bendrijoje turi būti sudaromos viešųjų paslaugų sutartys, visų pirma nenurodomos aplinkybės, kuriomis šios sutartys turėtų būti sudaromos konkurso tvarka. Todėl reikia atnaujinti Bendrijos teisinio reglamentavimo sistemą.
- (7) Atlikti tyrimai ir patirtis valstybėse narėse, kuriose viešojo transporto sektoriuje jau eilę metų yra įvesta konkurencija, rodo, kad, pritaikius tinkamas apsaugos priemones, reguliuojamos operatorių konkurencijos įvedimas suteikia galimybę mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas, ir mažai tikėtina, kad tai kliudytų viešųjų paslaugų operatoriams vykdyti jiems patikėtus specialius uždavinius. Tokį metodą Europos Vadovų Taryba patvirtino 2000 m. kovo 28 d. vadinamuoju Lisabonos procesu, kuriuo Komisija, Taryba ir valstybės narės buvo paragintos, atsižvelgiant į atitinkamą jų kompetenciją, „pagreitinti tam tikrų sričių, pavyzdžiui, 2000 m. kovo 28 d. transporto, liberalizavimą“.
- (8) Keleivinio transporto rinkų, kuriose buvo panaikintas reguliavimas ir kuriose nesuteikiamos išimtinės teisės, ypatumai ir veikimo pobūdis, jei jie atitinka Sutarties reikalavimus, turėtų išlikti tokie patys.
- (9) Kad galėtų organizuoti viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, geriausiai atitinkantį visuomenės poreikius, visos kompetentingos institucijos turi turėti galimybę pagal šiam reglamente nustatytus reikalavimus ir atsižvelgdamos į mažų ir vidutinių įmonių interesus laisvai pasirinkti viešųjų paslaugų operatorius. Kad galėtų užtikrinti skaidrumo, vienodų sąlygų taikymo konkurse dalyvaujantiems operatoriams ir proporcingumo principų taikymą suteikiant kompensacijas arba išimtines teises, kompetentingos institucijos ir pasirinkto viešųjų paslaugų operatoriaus sudaromoje viešųjų paslaugų sutartyje būtina nustatyti viešųjų paslaugų išipareigojimų pobūdį ir sutartą
- atlygį. Tokios sutarties forma ar pavadinimas įvairiose valstybėse narėse gali būti skirtingi, atsižvelgiant į jų teisinės sistemas.
- (10) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kuris taikomas taip pat ir viešosioms keleivinio vidaus vandenų transporto paslaugoms, nemanoma, kad būtų tikslinga šį reglamentą taikyti tame konkrečiame sektoriuje sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims. Todėl keleivinio vidaus vandenų ir nacionalinių jūrų vandenų, jei šioje srityje netaikomas konkretus Bendrijos teisės aktas, transporto viešųjų paslaugų organizavimui taikomi bendrieji Sutarties principai, išskyrus atvejus, kai valstybės narės nusprendžia taikyti šį reglamentą tiems konkrečioms sektoriams. Šio reglamento nuostatos nedraudžia vidaus vandenų ir nacionalinių jūrų vandenų transporto paslaugas integruoti į platesnį miesto, priemiestinio ar regioninio viešojo keleivinio transporto tinklą.
- (11) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kuris taikomas taip pat ir krovinių vežimo paslaugoms, nemanoma, kad būtų tikslinga šį reglamentą taikyti tame konkrečiame sektoriuje sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims. Todėl, praėjus trejiems metams nuo šio reglamento išgaliojimo, krovinių vežimo paslaugų organizavimui turėtų būti taikomi bendrieji Sutarties principai.
- (12) Bendrijos teisės požiūriu nėra svarbu, ar keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia valstybės, ar privačios įmonės. Šis reglamentas grindžiamas Sutarties 295 straipsnyje nurodytu neutralumo nuosavybės sistemos atžvilgiu principu, Sutarties 16 straipsnyje nurodytu valstybių narių pasirinkimo laisvės apibrėžti bendrus ekonominius interesus tenkinančias paslaugas principu ir Sutarties 5 straipsnyje nurodytais subsidiarumo bei proporcingumo principais.
- (13) Kai kurios paslaugos – dažnai susijusios su konkrečia infrastruktūra – teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo poreikių. Kadangi tokios paslaugos akivaizdžiai teikiamos ne viešojo keleivinio transporto tikslais, joms neturi būti taikomos viešųjų paslaugų reikalavimams taikomos taisyklės ir procedūros.
- (14) Kai kompetentingos institucijos yra atsakingos už viešojo transporto tinklo organizavimą, ši veikla gali apimti ne tik faktinį transporto paslaugų teikimą, bet ir kitas veiklos rūšis bei pareigas, kurias kompetentingos institucijos gali nuspręsti vykdyti pačios arba jas visas ar jų dalį patikėti trečiajai šaliai.

<sup>(1)</sup> OL L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

- (15) Sudarius ilgalaikės sutartis, rinka gali tapti uždara ilgiau nei būtina, taip sumažinant teigiamą konkurencinio spaudimo poveikį. Siekiant kuo labiau sumažinti konkurencijos iškraipymus tuo pat metu apsaugant paslaugų kokybę, viešųjų paslaugų sutarčių trukmė turėtų būti ribojama. Sutarties pratęsimas galėtų priklausyti nuo palankaus naudotojų vertinimo. Šiuo požiūriu reikia numatyti galimybę ne daugiau kaip pusei jų pirminės trukmės viešųjų paslaugų sutartis pratęsti tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius privalo investuoti į turtą, kurio amortizacijos laikotarpis ypač ilgas, ir – atsižvelgiant į jų konkrečius ypatumus bei apribojimus – atokiausių regionų, nurodytų Sutarties 299 straipsnyje, atveju. Be to, tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius investuoja į infrastruktūrą ar riedmenis ir transporto priemones, kurie yra išskirtiniai, nes jiems visiems reikia daug lėšų, ir jei sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, sutartį turėtų būti galima pratęsti dar ilgesniam laikui
- (16) Jei sudarius viešųjų paslaugų sutartį gali pasikeisti viešųjų paslaugų operatorius, kompetentingos institucijos turėtų turėti galimybę paprašyti pasirinktą viešųjų paslaugų operatorių taikyti 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyvą 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo <sup>(1)</sup>. Ši direktyva neleidžia valstybėms narėms garantuoti kitų darbuotojų teisių perdavimo sąlygų nei tos, kurioms taikoma Direktyva 2001/23/EB, ir tokiu būdu, prirėkus, atsižvelgti į nacionaliniuose įstatymuose, kituose teisės aktuose ar kolektyvinėse sutartyse ar socialinių partnerių sudarytuose susitarimuose nustatytus socialinius standartus.
- (17) Laikydamosi subsidiarumo principo, kompetentingos institucijos gali nustatyti socialinius ir kokybės kriterijus, kuriais būtų siekiama išlaikyti ir sugriežtinti viešųjų paslaugų įsipareigojimų kokybės standartus, pavyzdžiui, susijusius su būtiniausiomis darbo sąlygomis, keleivių teisėmis, ribotos judėsenos asmenų poreikiais, aplinkos apsauga, keleivių ir darbuotojų saugumu, taip pat įsipareigojimais pagal kolektyvinius susitarimus ir kitas taisykles bei susitarimus dėl darbo vietos ir socialinės apsaugos paslaugos teikimo vietoje. Siekiant užtikrinti skaidrias ir vienodas sąlygas operatorių konkurencijai ir išvengti socialinio dämpingo pavojaus, kompetentingos institucijos gali nustatyti konkrečius socialinius ir paslaugų kokybės reikalavimus.
- (18) Atsižvelgdama į atitinkamas nacionalinės teisės nuostatas, vietos valdžios institucija arba jeigu tokios nėra – nacionalinė institucija – gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas savo administruojamoje teritorijoje teikti pati arba neskelbiant konkurso jų teikimą patikėti vidaus operatoriui. Tačiau tokia savarankiško paslaugų teikimo galimybė turi būti griežtai kontroliuojama, kad būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos. Integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti kompetentinga institucija ar institucijų grupė kolektyviai ar per savo narius turėtų vykdyti reikalingą kontrolę. Be to, kompetentingai institucijai, kuri pati teikia transporto paslaugas, ar vidaus operatoriui turėtų būti draudžiama dalyvauti konkursuose, vykstančiuose už tai institucijai pavaldžios teritorijos ribų. Vidaus operatorių kontroliuojančiai institucijai taip pat turėtų būti leidžiama uždrausti šiam operatoriui dalyvauti konkursuose, organizuojamuose jai pavaldžioje teritorijoje. Vidaus operatoriaus veiklai taikomi apribojimai nepanaikina galimybės tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutarčių, kai jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui, metro ar tramvajus. Be to, sunkiasvorių geležinkelių viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas nepanaikina galimybės kompetentingoms institucijoms su vidaus operatoriumi sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl kitų bėginių transporto rūšių, pavyzdžiui, metro ar tramvajaus, keleivinio transporto viešųjų paslaugų.
- (19) Tam tikrų sutartinių įsipareigojimų vykdymo perdavimas tretiesiems asmenims gali padėti veiksmingiau teikti keleivinio transporto viešąsias paslaugas ir sudaryti sąlygas ne tik viešųjų paslaugų operatoriaus, su kuriuo buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, bet ir kitų įmonių dalyvavimui. Tačiau siekiant kuo geriau panaudoti viešąsias lėšas, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė nustatyti keleivinio transporto viešųjų paslaugų sutartinių įsipareigojimų perdavimo sutarčių sudarymo sąlygas, visų pirma, kai paslaugas teikia vidaus operatorius. Be to, įsipareigojimus perimančiam asmeniui turėtų būti leista dalyvauti konkursuose, vykstančiuose bet kuriai kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje. Kompetentinga institucija arba jos vidaus operatorius įsipareigojimus perimantį asmenį turi pasirinkti laikydamiesi Bendrijos teisės.
- (20) Jei valdžios institucija nusprendžia bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos teikimą patikėti trečiajai šaliai, viešųjų paslaugų operatorių ji turi pasirinkti laikydamasi Bendrijos teisės aktų viešųjų pirkimų ir koncesijų srityje, kaip nustatyta Sutarties 43–49 straipsniuose, ir skaidrumo bei vienodų sąlygų taikymo principų. Visų pirma, šio reglamento nuostatos turi nepažeisti pagal direktyvas dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo valdžios institucijoms taikomų reikalavimų, kai tos direktyvos yra taikomos sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims.

(<sup>1</sup>) OL L 82, 2001 3 22, p. 16.

- (21) Veiksminga teisinė apsauga turėtų būti užtikrinta ne tik sudarytoms sutartims, kurioms taikomos 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo <sup>(1)</sup> ir 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo <sup>(2)</sup>, bet ir kitoms pagal šį reglamentą sudarytoms sutartims. Reikalinga veiksminga peržiūros procedūra, kuri, prireikus, turėtų būti palygintina su atitinkamomis procedūromis, nustatytomis 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyvoje 89/665/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su peržiūros procedūrų taikymu sudarant viešojo prekių pirkimo ir viešojo darbų pirkimo sutartis, derinimo <sup>(3)</sup> ir 1992 m. vasario 25 d. Tarybos direktyvoje 92/13/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių Bendrijos taisyklių taikymą viešųjų pirkimų tvarkai vandens, energetikos, transporto ir telekomunikacijų sektoriuose, suderinimo <sup>(4)</sup>.
- (22) Kai kuriuose kvietimuose dalyvauti konkurse kompetentingos institucijos privalo apibrėžti ir apibūdinti sudėtingas sistemas. Todėl tokiais atvejais sudarydamos sutartis šios institucijos turėtų turėti įgaliojimus po konkurso pasiūlymų pateikimo derėtis dėl konkrečių detalių su kai kuriais arba visais potencialiais viešųjų paslaugų operatoriais.
- (23) Kai sutartyje numatytos sumos arba atstumai nėra dideli, viešųjų paslaugų sutartims sudaryti neturėtų būti privaloma organizuoti konkursų. Šiuo atžvilgiu didesnės sumos ar atstumai turėtų sudaryti sąlygas kompetentingoms institucijoms atsižvelgti į specialius mažų ir vidutinių įmonių interesus. Kompetentingoms institucijoms neturėtų būti leidžiama išskaidyti sutarčių ar tinklų siekiant išvengti konkursų skelbimo.
- (24) Jei kyla pavojus, kad paslaugų teikimas gali būti sutrikdytas, iki naujos viešųjų paslaugų sutarties sudarymo, kuris atitiktų visus šiame reglamente nustatytus sutarčių sudarymo reikalavimus, kompetentingos institucijos turėtų turėti įgaliojimus imtis trumpalaikių nepaprastųjų priemonių.
- (25) Keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų srityje kyla investicijų ir infrastruktūros sąnaudų naštos klausimas. 2004 m. kovo mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros <sup>(5)</sup> pakeitimų, kuriuo siekiama Bendrijos geležinkelių transporto įmonėms užtikrinti galimybę tarptautinių keleivinio transporto paslaugų teikimo metu naudotis visų valstybių narių infrastruktūromis. Šio reglamento tikslas – ne dar labiau atverti geležinkelių transporto paslaugų rinką, bet sukurti kompensavimui skirtą teisinio reglamentavimo sistemą ir (arba) išimtinės teisės viešųjų paslaugų sutartims.
- (26) Viešųjų paslaugų atveju šis reglamentas kiekvienai kompetentingai institucijai suteikia galimybę viešųjų paslaugų sutarties kontekste pasirinkti keleivinio transporto viešųjų paslaugų operatorių. Atsižvelgiant į valstybių narių teritorijos suskirstymo šiuo požiūriu skirtumus, kompetentingoms institucijoms pagrįstai gali būti suteikiama teisė tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis geležinkelių transporto paslaugoms teikti.
- (27) Kompetentingų institucijų suteikiamos kompensacijos padengti sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, turėtų būti apskaičiuojamos išvengiant permokos. Jei kompetentinga institucija planuoja sudaryti viešųjų paslaugų sutartį neskelbdama konkurso, ji turėtų laikytis išsamių taisyklių, užtikrinančių tinkamą kompensacijų dydį ir atspindinčių paslaugų veiksmingumo ir kokybės siekį.
- (28) Kompetentinga institucija ir viešųjų paslaugų operatorius, deramai išnagrinėję viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo pasekmes keleivinio transporto viešųjų paslaugų paklausai pagal priede pateikiamą apskaičiavimo schemą, gali įrodyti, kad permokos buvo išvengta.
- (29) Sudarydamos viešųjų paslaugų sutartis, išskyrus nepaprastąsias priemones ir sutartis, susijusias su nedideliais atstumais teikiamomis paslaugomis, kompetentingos institucijos turėtų imtis būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip prieš viešųjų paslaugų sutarties paskelbimą, jos ketina sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, nes taip potencialūs viešųjų paslaugų operatoriai spėtų pateikti pasiūlymus.
- (30) Tiesiogiai sudaromoms viešųjų paslaugų sutartimis turėtų būti taikomi griežtesni skaidrumo reikalavimai.

<sup>(1)</sup> OL L 134, 2004 4 30, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 2006/97/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 107).

<sup>(2)</sup> OL L 134, 2004 4 30, p. 114. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 2006/97/EB.

<sup>(3)</sup> OL L 395, 1989 12 30, p. 33. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 92/50/EEB (OL L 209, 1992 7 24, p. 1).

<sup>(4)</sup> OL L 76, 1992 3 23, p. 14. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/97/EB.

<sup>(5)</sup> OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).

- (31) Atsižvelgiant į tai, kad kompetentingoms institucijoms ir viešųjų paslaugų operatoriams prireiks laiko prisitaikyti prie šio reglamento nuostatų, reikėtų numatyti pereinamojo laikotarpio priemones. Siekiant laipsniško viešųjų paslaugų sutarčių pagal šį reglamentą sudarymo, per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai turėtų pateikti pažangos ataskaitas. Šių ataskaitų pagrindu Komisija gali pasiūlyti atitinkamas priemones.
- (32) Pereinamuoju laikotarpiu kompetentingos institucijos šio reglamento nuostatas gali pradėti taikyti skirtingu laiku. Todėl gali būti, kad tuo laikotarpiu valstybių, kurių rinkai šio reglamento nuostatos dar netaikomos, viešųjų paslaugų operatoriai pateiks pasiūlymus sudaryti viešųjų paslaugų sutartis valstybėse, kurių rinkos buvo greičiau atvertos reguliuojamai konkurencijai. Siekiant imtis tinkamų veiksmų, kad atveriant viešojo transporto rinką nebūtų sutrikdyta pusiausvyra, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė pereinamojo laikotarpio antroje pusėje atvesti pasiūlymus, pateiktus įmonių, kurios didesnę viešųjų transporto paslaugų dalį teikia ne pagal šį reglamentą, jei tai daroma nediskriminuojant ir nusprendžiama prieš paskelbiant konkursą.
- (33) Europos Bendrijų Teisingumo Teismas 2003 m. liepos 24 d. sprendimo *Altmark Trans GmbH* byloje C-280/00 <sup>(1)</sup> 87–95 punktuose nurodė, kad kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą nelaikomos nauda pagal Sutarties 87 straipsnį, jei tenkinamos visos keturios viena kitą papildančios sąlygos. Jeigu tos sąlygos nėra tenkinamos ir yra įvykdytos bendrosios Sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygos, kompensacijos už viešąsias paslaugas yra laikomos valstybės pagalba ir joms taikomi Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsniai.
- (34) Vidaus keleivinio transporto sektoriuje kompensacijų už viešųjų paslaugų teikimą gali prireikti tam, kad viešąsias paslaugas teikiančios įmonės galėtų veikti laikydamosi principų ir sąlygų, leidžiančių atlikti joms patikėtas užduotis. Tam tikromis sąlygomis šios kompensacijos gali būti suderinamos su Sutartimi 73 straipsnio pagrindu. Pirma, jos turi būti skiriamos siekiant užtikrinti paslaugų, kurios pagal Sutartį laikomos bendrus ekonominius interesus tenkinančiomis paslaugomis, teikimą. Antra, siekiant išvengti nepagrįsto konkurencijos iškraipymo, jos negali viršyti sumos, kuri būtina grynosioms sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas gautas pajamas bei pagrįstą pelną.
- (35) Todėl kompetentingų institucijų pagal šio reglamento nuostatas skirtoms kompensacijoms gali būti netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.
- (36) Šis reglamentas pakeičia Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, kuris turėtų būti panaikintas. Krovinių vežimo viešųjų paslaugų srityje trejų metų pereinamasis laikotarpis padės palaipsniui atsisakyti kompensacijų, kurių Komisija neleidžia pagal Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnius. Už keleivinio transporto viešųjų paslaugų, kurioms šis reglamentas netaikomas, teikimą skirtingai kompensacijai, kuri galėtų būti palaikyta valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, turėtų būti taikomi 73, 86, 87 ir 88 straipsniai, išskaitant bet kokius susijusius Europos Bendrijų Teisingumo Teismo išaiškinimus, visų pirma jo sprendimą *Altmark Trans GmbH* byloje C-280/00. Todėl nagrinėdama tokius atvejus Komisija turėtų taikyti principus, panašius į tuos, kurie nustatyti šiame reglamente ir – tam tikrais atvejais – kituose teisės aktuose dėl bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų.
- (37) Šio reglamento taikymo sritis apima 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui <sup>(2)</sup> taikymo sritį. Tas reglamentas laikomas pasenusiu, nes juo apribojamas Sutarties 73 straipsnio taikymas nesuteikiant tinkamo teisinio pagrindo galiojančių investavimo schemų, visų pirma schemų, susijusių su investicijomis į viešojo ir privataus sektoriaus partneriams priklausančią transporto infrastruktūrą, patvirtinimui. Todėl jis turėtų būti panaikintas, kad būtų galima tinkamai taikyti Sutarties 73 straipsnį atsižvelgiant į nuolatinę šio sektoriaus raidą ir nepažeidžiant šio reglamento ir 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių <sup>(3)</sup>. Siekdama sudaryti dar palankesnes sąlygas atitinkamų Bendrijos taisyklių taikymui, Komisija 2007 m. pasiūlys valstybės pagalbos, skirtos investicijoms į geležinkelių sektorių, įskaitant investicijas į infrastruktūrą, gaires.
- (38) Siekdama įvertinti šio reglamento įgyvendinimą ir keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo Bendrijoje pokyčius, pirmiausia keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybę ir tiesioginio viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo poveikį, Komisija turėtų pateikti pranešimą. Prireikus, prie to pranešimo gali būti pridedami atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento pakeitimų.

<sup>(1)</sup> 2003, Rink. I-7747.

<sup>(2)</sup> OL L 130, 1970 6 15, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 543/97 (OL L 84, 1997 3 26, p. 6).

<sup>(3)</sup> OL L 156, 1969 6 28, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 1791/2006 (OL L 363, 2006 12 20, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

### 1 straipsnis

#### Tikslas ir taikymo sritis

1. Šio reglamento tikslas – nustatyti, kaip kompetentingos institucijos, laikydamosi Bendrijos teisės nuostatų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje, siekdamos užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis.

Todėl šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų išsipareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, už viešųjų paslaugų išsipareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtines teises.

2. Šis reglamentas taikomas nacionalinėms ir tarptautinėms keleivinio geležinkelių bei kitų bėginių transporto rūšių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms, išskyrus paslaugas, kurios teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo poreikių. Valstybės narės gali taikyti šį reglamentą keleivinio vidaus vandenų ir, nepažeidžiant 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) <sup>(1)</sup>, nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms.

3. Šis reglamentas netaikomas viešosioms darbų koncesijoms, kaip apibrėžta Direktyvos 2004/17/EB 1 straipsnio 3 dalies a punkte ar Direktyvos 2004/18/EB 1 straipsnio 3 dalyje.

### 2 straipsnis

#### Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

- a) viešasis keleivinis transportas – nediskriminuojant ir nuolat visuomenei teikiamos bendrus ekonominius interesus tenkinančios keleivinio transporto paslaugos;
- b) kompetentinga institucija – valstybės narės ar valstybių narių valdžios institucija ar valdžios institucijų grupė, turinti teisę įsikišti viešojo keleivinio transporto srityje tam tikroje geografinėje teritorijoje, arba bet kokia įstaiga, kuriai suteikti tokie įgaliojimai;

- c) vietos kompetentinga institucija – kompetentinga institucija, kurios kompetencijos geografinė teritorija nėra nacionalinė;
- d) viešųjų paslaugų operatorius – valstybės arba privati įmonė ar tokių įmonių grupė, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas, arba viešoji įstaiga, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas;
- e) viešųjų paslaugų išsipareigojimas – kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius nepriimtų arba nepriimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio;
- f) išimtinė teisė – teisė, suteikianti galimybę viešųjų paslaugų operatoriumi teikti tam tikras keleivinio transporto viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu, tam tikrame tinkle arba zonoje, nedalyvaujant jokiame kitame tokiam operatoriumi;
- g) kompensacija už viešąsias paslaugas – tiesiogiai arba netiesiogiai iš viešųjų lėšų viešųjų paslaugų išsipareigojimo įgyvendinimo laikotarpiu arba su tuo laikotarpiu susiję kompetentingos institucijos skiriami išteklių, visų pirma finansinių išteklių;
- h) tiesioginis sutarties sudarymas – viešųjų paslaugų sutarties sudarymas su tam tikru viešųjų paslaugų operatoriumi iš anksto neskelbiant konkurso;
- i) viešųjų paslaugų sutartis – vienas ar keli teisiškai privalomi dokumentai, kuriais patvirtinamas kompetentingos institucijos ir viešųjų paslaugų operatoriaus susitarimas dėl viešojo keleivinio transporto paslaugų, kurioms taikomi viešųjų paslaugų išsipareigojimai, valdymo ir teikimo patikėjimo tam viešųjų paslaugų operatoriumi; atsižvelgiant į valstybės narės teisę, tokia sutartis taip pat gali būti kompetentingos institucijos priimtas sprendimas:
  - individualaus teisės akto ar kito reglamentuojančio akto forma, arba
  - nustatantis sąlygas, kuriomis kompetentinga institucija pati teikia paslaugas arba patiki tokių paslaugų teikimą vidaus operatoriumi;
- j) vidaus operatorius – teisiškai atskirtas subjektas, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius;

<sup>(1)</sup> OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

- k) vertė – keleivinio transporto viešosios paslaugos, maršruto, viešųjų paslaugų sutarties ar kompensavimo sistemos vertė, atitinkanti visą viešųjų paslaugų operatoriui ar operatoriams tenkančio atlygio (be PVM) vertę, įskaitant valdžios institucijos sumokėtas bet kokio pobūdžio kompensacijas ir už keleivių bilietus gautas pajamas, kurios nėra grąžinamos atitinkamai kompetentingai institucijai;
- l) bendroji taisyklė – priemonė, nediskriminuojant taikoma visoms tos pačios rūšies keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tam tikroje geografinėje teritorijoje, už kurią yra atsakinga kompetentinga institucija;
- m) integruotos keleivinio transporto viešosios paslaugos – tarpusavyje sujungtų transporto paslaugos nustatytoje geografinėje teritorijoje, turinčių bendrą informavimo tarnybą, bilietų sistemą ir tvarkaraštį.

### 3 straipsnis

#### Viešųjų paslaugų sutartys ir bendrosios taisyklės

1. Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtinę teisę ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies, viešųjų paslaugų išpareigojimams, kuriais siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms, taip pat gali būti taikomos bendrosios taisyklės. Laikydamosi 4 ir 6 straipsniuose bei priede nustatytų principų, kompetentinga institucija kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius išpareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos. Tai daroma nepaisant kompetentingų institucijų teisės į viešųjų paslaugų sutartį integruoti viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai.

3. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių nuostatų, valstybės narės gali netaikyti šio reglamento bendrosioms taisyklėms dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir ribotos judėsenos asmenims. Apie šias bendrąsias taisykles pranešama pagal Sutarties 88 straipsnį. Visuose tokiuose pranešimuose pateikiama išsami informacija apie priemonę, visų pirma paaiškinamas apskaičiavimo metodas.

### 4 straipsnis

#### Viešųjų paslaugų sutarčių ir bendrųjų taisyklių privalomas turinys

1. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti:

- a) aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų išpareigojimai, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos;

- b) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti:

- i) rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jei jos mokamos ir

- ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdis ir apimtis,

taip, kad būtų išvengta permokos. Sudarant viešųjų paslaugų sutartis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis, šie rodikliai nustatomi taip, kad kompensacijos neviršytų sumos, kurios reikia norint padengti viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo grynąjį finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, atsižvelgiant į atitinkamus viešųjų paslaugų operatoriaus pašimtas su tuo susijusius pajamas ir pagrįstą pelną;

- c) nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka. Visų pirma, šios sąnaudos gali apimti personalo ir elektros energijos sąnaudas, infrastruktūros mokesčius, viešojo transporto priemonių, riedmenų ir keleivinio transporto paslaugoms teikti būtinų įrenginių techninės priežiūros bei remonto sąnaudas, nekintamas sąnaudas ir deramą kapitalo grąžą.

2. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse nustatoma tvarka, pagal kurią už parduotus bilietus gautos pajamos pasimamos viešųjų paslaugų operatoriaus, grąžinamos kompetentingai institucijai arba pasidalijamos tarpusavyje.

3. Viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarp miestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų. Viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su kelių rūšių transportu, trukmė neviršija 15 metų, jei geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšių dalis sudaro daugiau nei 50 % atitinkamų paslaugų vertės.

4. Atsižvelgiant į turto nuvertėjimo sąlygas, prireikus, viešųjų paslaugų sutarties trukmė gali būti pratęsta ne ilgesniam nei 50 % ankstesnės sutarties trukmės laikotarpiui, jei viešųjų paslaugų operatorius suteikia turto, kuris yra reikšmingas lyginant su bendru turtu, kurio reikia viešųjų paslaugų sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugoms teikti ir kuris yra daugiausia susijęs su sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugomis.

Jei tai pateisinama sąnaudomis, susidarančiomis dėl ypatingos geografinės padėties, viešųjų paslaugų sutarčių, nurodytų 3 dalyje, trukmė atokiausiuose regionuose gali būti pratęsiama daugiausia 50 %.

Jei tai pateisinama kapitalo, susijusio su išskirtinėmis investicijomis į infrastruktūrą, riedmenis ar transporto priemonės, amortizacija ir jei viešųjų paslaugų sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, viešųjų paslaugų sutartis gali būti ilgesnės trukmės. Kad šiuo atveju būtų užtikrintas skaidrumas, kompetentinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo nusiunčia Komisijai viešųjų paslaugų sutartį ir nurodo jos ilgesnę trukmę pateisinančias priežastis.

5. Nepažeisdamos nacionalinės ir Bendrijos teisės, įskaitant socialinių partnerių kolektyvines sutartis, kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad pasirinktas viešųjų paslaugų operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems darbuotojams suteiktų teises, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas perdavimas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB. Kai kompetentingos institucijos reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus socialinius standartus, konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse pateikiamų atitinkamų darbuotojų sąrašas ir skaidri išsami informacija apie jų sutartines teises bei sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susiję su paslaugomis.

6. Kai kompetentingos institucijos pagal nacionalinę teisę reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus kokybės standartus, šie standartai įtraukiami į konkurso dokumentus ir viešųjų paslaugų sutartis.

7. Konkurso dokumentai ir viešųjų paslaugų sutartys turi būti skaidrūs, kad būtų aišku, ar, ir, jei taip, kokia apimtimi gali būti sudaromos sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartys. Jei sutartiniai įsipareigojimai perduodami tretiesiems asmenims, operatorius, kuriam pagal šio reglamento taisyklės yra patikėta valdyti ir teikti viešąsias keleivinio transporto paslaugas, privalo pats teikti didelę viešųjų keleivinio transporto paslaugų dalį. Pagal viešųjų paslaugų sutartį, tuo pat metu apimančią viešųjų keleivinio transporto paslaugų projektavimą, statymą ir valdymą, pagal sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartis gali būti leidžiama visiškai perleisti paslaugų valdymą. Viešųjų paslaugų sutartyje pagal nacionalinę ir Bendrijos teisę nustatomos sąlygos, taikytinos sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutarčių sudarymo sąlygoms.

#### 5 straipsnis

#### Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvose 2004/17/EB ar 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta tose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2–6 dalių nuostatos netaikomos.

2. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija, ar institucijų grupė – gali nuspręsti viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius. Kai vietos kompetentinga institucija priima tokį sprendimą, laikomasi toliau nurodytos tvarkos:

- a) siekiant nustatyti, ar vietos kompetentinga institucija vykdo tokią kontrolę, atsižvelgiama į tokius rodiklius: atstovavimo administraciniuose, valdymo ar priežiūros organuose mastą, su šiuo atstovavimu susijusias atitinkamas įstatų nuostatas, nuosavybę, faktinę įtaką ir kontrolę priimant strateginius sprendimus ir atskirus valdymo sprendimus. Pagal Bendrijos teisę 100 % nuosavybės priklausymas kompetentingai valdžios institucijai, ypač viešojo ir privataus sektorių partnerystės atveju, nėra privalomas šioje dalyje apibrėžtos kontrolės nustatymo reikalavimas, jei viešasis sektorius dominuoja ir jei tokią kontrolę galima nustatyti kitų kriterijų pagrindu;
- b) šis punktas taikomas su sąlyga, kad vidaus operatorius ir subjektas, kuriam šis operatorius daro bent mažiausią poveikį, savo keleivinio transporto viešųjų paslaugų veiklą vykdyt vietos kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje – neatsižvelgiant į toje veikloje naudojamas linijas ar kitus pagalbinius elementus, patenkančius į kaimyninei vietos kompetentingai institucijai pavaldžią teritoriją, – ir nedalyvaus konkursuose dėl viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo, organizuojamuose už vietos kompetentingai institucijai pavaldžios teritorijos ribų;
- c) nepaisant b punkto, vidaus operatorius gali pradėti dalyvauti sąžininguose konkursuose likus dvejiems metams iki su juo tiesiogiai sudarytos viešųjų paslaugų sutarties pabaigos, su sąlyga, kad buvo priimtas galutinis sprendimas vidaus operatoriaus sutartyje numatytiems keleivinio transporto viešosioms paslaugoms taikyti sąžiningą konkurso tvarką, o vidaus operatorius nėra tiesiogiai sudaręs kitų viešųjų paslaugų sutarčių;
- d) jei vietos kompetentinga institucija neegzistuoja, a, b ir c punktai taikomi nacionalinei institucijai geografinės teritorijos, kuri nėra nacionalinė, atžvilgiu, su sąlyga, kad vidaus operatorius nedalyvauja konkursuose dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo, organizuojamuose už teritorijos, kurios atžvilgiu sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, ribų;



e) jei pagal 4 straipsnio 7 dalį numatoma sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartis, vidaus operatorius privalo pats teikti didžiąją keleivinio transporto viešųjų paslaugų dalį.

3. Kompetentinga institucija, kuri kreipiasi į kitą trečiąją šalį nei vidaus operatorius, viešųjų paslaugų sutartis sudaro konkurso tvarka, išskyrus 4, 5 ir 6 dalyse nurodytus atvejus. Nustatyta konkurso tvarka turi būti atvira visiems operatoriams ir sąžininga, o joje turi būti laikomasi skaidrumo bei nediskriminavimo principų. Siekiant nustatyti, kaip galima geriausiai patenkinti konkrečius ar sudėtingus poreikius, po pasiūlymų pateikimo ir bet kokios pirminės atrankos, laikantis tų pačių principų gali būti vedamos derybos.

4. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei numatoma vidutinė metinė tų paslaugų vertė neviršija 1 000 000 EUR arba jei metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartis tiesiogiai sudaroma su maža ir vidutine įmone, eksploatuojančia ne daugiau kaip 23 transporto priemones, tos ribos gali būti padidintos iki vidutinės metinės tų paslaugų vertės, kuri neviršija 2 000 000 EUR, arba, kai jos susijusios su metinio keleivinio transporto paslaugų atstumu, – iki atstumo, kuris neviršija 600 000 kilometrų.

5. Jei paslaugų teikimas nutrūksta arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys, kompetentinga institucija gali imtis skubių priemonių. Tokia skubi priemonė gali būti tiesioginis sutarties sudarymas arba oficialus susitarimas dėl viešųjų paslaugų sutarties galiojimo pratęsimo ar reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Viešųjų paslaugų operatorius turi teisę sprendimą dėl nurodymo vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus apskųsti. Imantis skubios priemonės viešųjų paslaugų sutartis sudaroma arba jos galiojimas pratęsiamas ar tokią sutartį nurodoma vykdyti ne ilgesniam kaip dvejų metų laikotarpiui.

6. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui metro ar tramvajus. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies ir išskyrus atvejus, kai taikoma 4 straipsnio 4 dalis, tokių sutarčių trukmė neturi viršyti 10 metų.

7. Valstybės narės imasi priemonių, reikalingų siekiant užtikrinti, kad sprendimus, priimtus pagal 2–6 dalis, būtų galima veiksmingai ir skubiai peržiūrėti paprašius asmeniui, norinčiam ar norėjusiam sudaryti konkrečią sutartį ir rizikavusiam ar rizikuojančiam nukentėti nuo tariamo pažeidimo dėl to, kad minėtieji sprendimai pažeidė Bendrijos teisę arba nacionalines taisykles, pagal kurias ši teisė įgyvendinama.

Kai už peržiūrėjimo procedūras atsakingi subjektai yra ne teismo pobūdžio, visada raštu pateikiamos jų sprendimo priežastys. Be to, tokiu atveju būtinos nuostatos, garantuojančios procedūras, pagal kurias bet kokią tariamai neteisėtą priemonę, kurios ėmėsi peržiūrą atliekantis subjektas, arba bet kokią tariamą šiam subjektui suteiktą įgaliojimų vykdymo pažeidimą būtų galima peržiūrėti teismine tvarka arba jį galėtų peržiūrėti kitas subjektas, kuris yra teismas, kaip apibrėžta Sutarties 234 straipsnyje, ir kuris yra nepriklausomas nuo sutartį sudarančios institucijos ir peržiūrą atliekančio subjekto.

#### 6 straipsnis

### Kompensacijos už viešąsias paslaugas

1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrosiomis taisyklėmis arba viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnio nuostatas, neatsižvelgiant į viešųjų paslaugų sutarties sudarymo būdą. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su tiesiogiai sudaryta sutartimi pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis arba susijusios su bendrosiomis taisyklėmis, taip pat turi atitikti priedo nuostatas.

2. Komisijai raštu paprašius, valstybės narės per tris mėnesius arba per kitą tame prašyme nurodytą ilgesnį terminą pateikia visą informaciją, kurią Komisija laiko reikalinga siekiant nustatyti, ar skirtos kompensacijos neprieštarauja šiam reglamentui.

#### 7 straipsnis

### Paskelbimas

1. Kiekviena kompetentinga institucija kartą per metus paskelbia suvestinę ataskaitą apie viešųjų paslaugų įsipareigojimus, už kuriuos ji atsakinga, pasirinktus viešųjų paslaugų operatorius ir šiems viešųjų paslaugų operatoriams kaip atlygį sumokėtas kompensacijas ir suteiktas išimtines teises. Šioje ataskaitoje atskirai aptariamas autobusų transportas ir geležinkelių transportas sudaro sąlygas stebėti ir vertinti viešojo transporto tinklo veikimą, kokybę ir finansavimą ir, jei tinkama, gauti informacijos apie bet kokių suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį.

2. Kiekviena kompetentinga institucija imasi būtinų priemonių, kad likus ne mažiau kaip vieneriems metams iki konkurso paskelbimo arba tiesioginio sutarties sudarymo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* būtų paskelbti bent šie duomenys:

- kompetentingos institucijos pavadinimas ir adresas;
- sudarytinios sutarties rūšis;
- paslaugos ir teritorijos, kurių atžvilgiu sutartis bus sudaroma.

Kompetentingos institucijos gali nuspręsti neskelbti šios informacijos, jei viešųjų paslaugų sutarčių metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 50 000 kilometrų.

Jei informacija po jos paskelbimo pasikeičia, kompetetinga institucija kuo greičiau paskelbia jos ištaisymą. Šis ištaisymas nedaro poveikio tiesioginio sutarties sudarymo ar konkurso paskelbimo datai.

Ši dalis netaikoma 5 straipsnio 5 daliai.

3. Jei, kaip numatyta 5 straipsnio 6 dalyje, tiesiogiai sudaroma geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis, kompetetinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo paskelbia šią informaciją:

- a) sutartį sudarantį subjektą, jo nuosavybę ir, jei tinkama, šalies arba šalių, vykdančių teisinę kontrolę, pavadinimą;
- b) viešųjų paslaugų sutarties trukmę;
- c) keleivinio transporto paslaugų, kurios bus teikiamos, aprašymą;
- d) finansinės kompensacijos rodiklių aprašymą;
- e) kokybės tikslus, pvz., punktualumą, patikimumą ir taikomas premijas bei sankcijas;
- f) su pagrindiniu turtu susijusias sąlygas.

4. Suinteresuotos šalies prašymu kompetetinga institucija pateikia jai savo sprendimo dėl tiesioginio viešųjų paslaugų sutarties sudarymo priežastis.

#### 8 straipsnis

#### Pereinamasis laikotarpis

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/17/EB arba Direktyvoje 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta tose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2–4 dalių nuostatos netaikomos.

2. Nepažeidžiant 3 dalies, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas atitinka 5 straipsnį nuo 2019 m. gruodžio 3 d. Šiuo pereinamoju laikotarpiu valstybės narės imasi priemonių, kad 5 straipsnio būtų pradėta laikytis palaipsniui, siekiant išvengti rimtų struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transportavimo pajėgumais.

Per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje nurodomas bet koks laipsniško viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo laikantis 5 straipsnio įgyvendinimas. Remdamasi valstybių narių pažangos ataskaitomis, Komisija gali pasiūlyti atitinkamas valstybėms narėms skirtas priemones.

3. Taikant 2 dalį, neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas laikantis Bendrijos ir nacionalinės teisės

- a) iki 2000 m. liepos 26 d., jei sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- b) iki 2000 m. liepos 26 d., jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka;
- c) nuo 2000 m. liepos 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d., jei tos sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- d) nuo 2000 m. liepos mėn. 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d., jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka.

A punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, b ir c punktuose nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, bet ne ilgiau kaip 30 metų. d punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų trukmė yra ribota bei artima šio reglamento 4 straipsnyje nustatyta trukmei.

Viešųjų paslaugų sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų nutraukimas turėtų pernelyg didelių teisinių ar ekonominių padarinių ir jei Komisija pritaria jų galiojimui.

4. Nepažeisdamos 3 dalies, 2 dalyje nurodyto pereinamojo laikotarpio antroje pusėje kompetetingos institucijos gali viešuosiuose konkursuose neleisti dalyvauti viešųjų paslaugų operatoriams, kurie negali pateikti įrodymų, kad viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės teises, suteiktas laikantis šio reglamento, vertė sudaro bent pusę visos viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės teises, vertės. Toks draudimas netaikomas viešųjų paslaugų operatoriams, teikiantiems paslaugas, dėl kurių turi būti skelbiamas konkursas. Taikant šį kriterijų neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas taikant skubias priemones, kaip nurodyta 5 straipsnio 5 dalyje.

Jei kompetetingos institucijos pasinaudoja pirmoje pastraipoje nurodyta galimybe, jos turi tai daryti laikydamosi nediskriminavimo principo, neleisti dalyvauti visiems šį kriterijų atitinkantiems potencialiems viešųjų paslaugų operatoriams ir apie savo sprendimą potencialius operatorius informuoti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo procedūros pradžioje.

Atitinkamos kompetentingos institucijos apie savo ketinimą pasinaudoti tokia nuostata Komisiją informuoja likus ne mažiau kaip dviems mėnesiams iki konkurso paskelbimo.

#### 9 straipsnis

### Suderinamumas su Sutartimi

1. Pagal šį reglamentą išmokėtos kompensacijos už keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą ar bendrosiomis taisyklėmis nustatytų tarifinių išpareigojimų laikymąsi laikomos suderinamos su bendrąja rinka. Tokioms kompensacijoms netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nustatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.

2. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių, valstybės narės gali toliau teikti pagalbą pagal Sutarties 73 straipsnį transporto sektoriui, skirtą transporto koordinavimo reikmėms arba kompensuoti už tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, išskyrus paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas, pirmiausia:

- a) iki infrastruktūros sąnaudų paskirstymą reglamentuojančių bendrųjų taisyklių įsigaliojimo, kai pagalba teikiama įmonėms, kurios turi padengti su jų naudojama infrastruktūra susijusias sąnaudas, kai tuo tarpu kitos įmonės tokios naštos neturi. Nustatant tokiu būdu teikiamos pagalbos dydį, atsižvelgiama į infrastruktūros sąnaudas, kurių konkuruojančios transporto rūšys nepatiria;
- b) kai pagalbos tikslas – skatinti Bendrijai bendrai ekonomiškėsių transporto sistemų ir technologijų mokslinius tyrimus ar kūrimą.

Tokia pagalba teikiama tik moksliniams tyrimams ir plėtrai, ji negali būti skiriama komerciniam šių transporto sistemų ir technologijų naudojimui.

#### 10 straipsnis

### Panaikinimas

1. Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 panaikinamas. Tačiau jo nuostatos trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo toliau taikomos krovinių vežimo paslaugoms.

2. Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 panaikinamas.

#### 11 straipsnis

### Pranešimai

Pasibaigus 8 straipsnio 2 dalyje nurodytam pereinamajam laikotarpiui, Komisija pateikia pranešimą apie šio reglamento įgyvendinimą ir viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo raidą Bendrijoje, kuriame visų pirma įvertina keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybės raida ir tiesiogiai sudarytų sutarčių pasekmės, bei kartu, prireikus, pateikia atitinkamus pasiūlymus dėl šio reglamento pakeitimų.

#### 12 straipsnis

### Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja 2009 m. gruodžio 3 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas  
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu  
Pirmininkas  
M. LOBO ANTUNES

## PRIEDAS

**6 straipsnio 1 dalyje nurodytais atvejais kompensacijoms taikomos taisyklės**

1. Kompensacija, susijusi su viešųjų paslaugų sutartimis, tiesiogiai sudarytomis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ar 6 dalis arba susijusių su bendrosiomis taisyklėmis, turi būti apskaičiuojama laikantis šiame priede nustatytų taisyklių.
2. Kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai. Poveikis įvertinamas lyginant situaciją, kai viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra vykdomi, ir situaciją, kuri būtų buvusi, jei tie įsipareigojimai nebūtų buvę vykdomi. Siekdama apskaičiuoti grynąjį finansinį rezultatą, kompetentinga institucija vadovaujasi šia schema:

Sąnaudos, patirtos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar viešųjų paslaugų įsipareigojimų paketą, kuriuos nustatė kompetentinga institucija (institucijos) ir kurie nurodomi viešųjų paslaugų sutartyje ir (arba) bendrosiose taisyklėse,

atėmus teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų įsipareigojimo (-ų) vykdymą paslaugų teikimo tinkle,

atėmus įplaukas iš tarifų ar kitas pajamas, gautas už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų įsipareigojimo (-ų) vykdymą,

pridėjus pagrįstą pelną,

lygios grynajam finansiniam rezultatui.

3. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų laikymasis gali turėti poveikį galimai operatoriaus transporto veiklai, nesusijusiai su numatytu (-ais) viešųjų paslaugų įsipareigojimu (-ais). Siekiant išvengti permokos ar nepakankamos kompensacijos, apskaičiuojant grynąjį finansinį rezultatą reikia atsižvelgti į apskaičiuojamą finansinį poveikį atitinkamiems operatoriaus tinklams.
4. Sąnaudos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių.
5. Siekiant padidinti skaidrumą ir išvengti subsidijų dubliavimo tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius ne tik teikia kompensuojamas paslaugas pagal viešųjų transporto paslaugų įsipareigojimus, bet vykdo ir kitokią veiklą, minėtų viešųjų paslaugų apskaita turi būti atskirta ir atitikti bent šiuos reikalavimus:
  - kiekvienos iš nurodytų veiklos rūšių veiklos ataskaitos turi būti atskiriamos ir atitinkamo turto bei pagrindinių sąnaudų dalis turi būti paskirstoma laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių,
  - visos kintamosios sąnaudos, atitinkamas įnašas pagrindinėms sąnaudoms padengti ir pagrįstas pelnas, susiję su kita viešųjų paslaugų operatoriaus veikla, jokių būdu negali būti priskiriami atitinkamai viešajai paslaugai,
  - viešųjų paslaugų sąnaudos turi būti subalansuotos su veiklos pajamomis ir valdžios institucijų mokėjimais; neturi būti jokios galimybės perkelti pajamas į kitas viešųjų paslaugų operatoriaus veiklos šakas.
6. Pagrįstu pelnu turi būti laikoma tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą.

- 
7. Kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti:
- veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir
  - pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą.
-