PER PIRMĄJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTA TARYBOS POZICIJA (ES) Nr. 19/2016

siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, kiek tai susiję su vidaus keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimu

Tarybos priimta 2016 m. spalio 17 d.

(Tekstas svarbus EEE)

(2016/C 430/03)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([2]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([3]),

kadangi:

(1) geležinkelių transportas turi potencialo augti ir jo rinkos dalis gali didėti; geležinkelių transportas gali atlikti itin svarbų vaidmenį įgyvendinant darnią transporto ir judumo sistemą, kuriant naujas investavimo galimybes ir darbo vietas. Vis dėlto keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalis auga ne taip sparčiai, kaip plėtojamos kitos transporto rūšys;

(2) Sąjungos tarptautinio keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka konkurencijai atverta nuo 2010 m. Be to, kai kurios valstybės narės atvėrė konkurencijai savo vidaus keleivinio transporto paslaugas – suteikė teisę laisvai patekti į rinką arba viešųjų paslaugų sutartis pradėjo sudaryti konkurso tvarka, arba pradėjo taikyti abi šias priemones. Vidaus keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos atvėrimas turėtų turėti teigiamą poveikį bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui, taip užtikrinant, kad naudotojams būtų teikiamos geresnės paslaugos;

(3) 2011 m. kovo 28 d. Transporto baltojoje knygoje Komisija paskelbė apie savo ketinimą užbaigti kurti geležinkelių paslaugų vidaus rinką, panaikinant technines, administracines ir teisines kliūtis, kurios kliudo patekti į geležinkelių rinką;

(4) bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimu ir toliau turėtų būti prisidedama prie geležinkelių transporto kaip patikimos alternatyvos kitoms transporto rūšims plėtojimo, *inter alia*, kainos ir kokybės atžvilgiu;

(5) konkretus šio reglamento tikslas – pagerinti keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų kokybę, padidinti jų skaidrumą bei veiksmingumą ir pagerinti jų teikimo rezultatus;

(6) tarpvalstybinio lygmens paslaugoms, teikiamoms pagal viešųjų paslaugų sutartis, įskaitant viešojo transporto paslaugas, kuriomis tenkinami vietos ir regioninio transporto poreikiai, turėtų būti taikomas valstybių narių, kurių teritorijoje teikiamos paslaugos, kompetentingų institucijų susitarimas;

(7) kompetentingos institucijos turėtų nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimų viešojo keleivinio transporto srityje sąlygas. Tokios sąlygos turėtų atitikti politikos tikslus, nustatytus viešojo transporto politikos dokumentuose valstybėse narėse;

([1]) OL C 327, 2013 11 12, p. 122.
([2]) OL C 356,2013 12 5, p. 92.
([3]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2016 m. spalio 17 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą. … m. … … d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

(8) viešųjų paslaugų įsipareigojimų viešojo keleivinio transporto srityje sąlygos, kai įmanoma, turėtų sukurti teigiamų tinklo privalumų, *inter alia*, geresnės paslaugų kokybės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ar bendro viešojo transporto sistemos veiksmingumo srityje;

(9) viešųjų paslaugų įsipareigojimai turėtų atitikti viešojo transporto politiką. Tačiau tai nesuteikia teisės kompetentingoms institucijoms gauti konkrečią finansavimo sumą;

(10) rengiant viešojo transporto politikos dokumentus turėtų būti konsultuojamasi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais pagal nacionalinę teisę. Tie suinteresuotieji subjektai galėtų būti transporto operatoriai, infrastruktūros valdytojai, darbuotojų organizacijos ir viešojo transporto paslaugų naudotojų atstovai;

(11) viešųjų paslaugų sutarčių, kurios sudaromos ne konkurso tvarka, atveju viešųjų paslaugų operatorių viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymas turėtų būti tinkamai kompensuojamas, siekiant užtikrinti ilgalaikį finansinį keleivinio transporto viešųjų paslaugų tvarumą, laikantis viešojo transporto politikoje nustatytų reikalavimų. Visų pirma toks kompensavimas turėtų skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti veiksmingą valdymą ir pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą;

(12) kuriant bendrą Europos geležinkelių erdvę valstybės narės turėtų užtikrinti tinkamą viešųjų paslaugų operatorių darbuotojų socialinės apsaugos lygį;

(13) siekiant tinkamai integruoti socialinius ir darbo reikalavimus į viešųjų paslaugų sutarčių dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų sudarymo procedūras, viešųjų paslaugų operatoriai, vykdydami viešųjų paslaugų sutartis, turėtų laikytis įsipareigojimų socialinės ir darbo teisės srityse, taikomų valstybėje narėje, kurioje sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, ir kurie išplaukia iš įstatymų, kitų teisės aktų ir sprendimų tiek nacionaliniu, tiek Sąjungos lygmeniu, taip pat iš taikomų kolektyvinių sutarčių su sąlyga, kad tokios nacionalinės taisyklės ir jų taikymas atitinka Sąjungos teisę;

(14) kai valstybės narės reikalauja, kad ankstesnio operatoriaus perimti darbuotojai būtų perduoti naujam atrinktam viešųjų paslaugų operatoriui, tokiems darbuotojams turėtų būti suteiktos teisės, kurios jiems būtų suteiktos, jei tai būtų buvęs perdavimas, kaip apibrėžta Tarybos direktyvoje 2001/23/EB ([1]). Valstybės narės turėtų galėti laisvai priimti tokias nuostatas;

(15) kompetentingos institucijos visoms suinteresuotosioms šalims turėtų pateikti atitinkamą informaciją, kuria remiantis būtų galima parengti pasiūlymus konkursui, kartu užtikrindamos teisėtą konfidencialios verslo informacijos apsaugą;

(16) kompetentingos institucijos įsipareigojimas visoms suinteresuotosioms šalims pateikti informaciją, kuri būtina, kad būtų galima parengti pasiūlymą konkursui, neturėtų apimti įsipareigojimo parengti papildomos informacijos, kai tokios informacijos nėra;

(17) siekiant atsižvelgti į valstybių narių teritorinės ir politinės sandaros įvairovę, viešųjų paslaugų sutartį gali sudaryti kompetentinga institucija, kurią sudaro viešųjų valdžios institucijų grupė. Tokiomis aplinkybėmis turėtų būti nustatytos aiškios taisyklės dėl kiekvienos iš šių valdžios institucijų atitinkamo vaidmens viešųjų paslaugų sutarties sudarymo procese;

(18) atsižvelgiant į administracinių struktūrų įvairovę valstybėse narėse, tuo atveju, kai keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų teikimo sutartis tiesiogiai sudaro kompetentingų vietos institucijų grupė, valstybės narės ir toliau savo nuožiūra sprendžia, kurios vietos institucijos yra kompetentingos dėl atitinkamų „miestų aglomeracijų“ ir „kaimo vietovių“;

(19) viešųjų paslaugų sutartys dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų turėtų būti sudaromos konkurso tvarka, išskyrus šiame reglamente išdėstytus atvejus;

(20) viešųjų paslaugų sutarčių konkursų procedūrose turėtų būti leidžiama dalyvauti visiems operatoriams, šios konkurso procedūros turėtų būti sąžiningos ir jose turėtų būti laikomasi skaidrumo ir nediskriminavimo principų;

([1]) 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyva 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo (OL L 82, 2001 3 22, p. 16).

(21) išimtinėmis aplinkybėmis, kai viešųjų paslaugų sutartys dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sudaromos konkurso tvarka, naujas sutartis laikinai galėtų būti galima sudaryti tiesiogiai, siekiant užtikrinti, kad paslaugos būtų teikiamos ekonomiškai efektyviausiu būdu. Tokios sutartys dėl tų pačių arba panašių viešųjų paslaugų įsipareigojimų neturėtų būti pratęsiamos;

(22) kai paskelbus apie ketinimą organizuoti sutarčių sudarymo konkurso tvarka procedūrą susidomėjimą pareiškia tik vienas operatorius, kompetentingos institucijos gali pradėti derybas su tuo operatoriumi siekdamos sudaryti sutartį neskelbdamos papildomo pranešimo apie atvirą konkursą;

(23) tiesiogiai sudaromų viešųjų paslaugų sutarčių atveju *de minimis* ribos turėtų būti pakoreguotos, kad būtų atsižvelgta į didesnes keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų apimtis ir vieneto sąnaudas, palyginti su kitomis transporto rūšimis, kurioms taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 ([1]). Didesnės ribos taip pat turėtų būti taikomos keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tais atvejais, kai geležinkelių transporto dalis sudaro daugiau nei 50 % atitinkamų paslaugų vertės;

(24) sukūrus bendrą Europos geležinkelių erdvę reikalingos bendros taisyklės dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo šiame sektoriuje, kartu atsižvelgiant į konkrečias kiekvienos valstybės narės aplinkybes;

(25) kai įvykdomos tam tikros su geležinkelių rinkos arba geležinkelių tinklo pobūdžiu ir struktūra susijusios sąlygos, kompetentingos institucijos turėtų turėti teisę sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų tiesiogiai, kai dėl tokios sutarties pagerėtų paslaugų kokybė arba padidėtų išlaidų veiksmingumas, arba pagerėtų abu šie veiksniai;

(26) kompetentingos institucijos gali imtis priemonių siekiant padidinti geležinkelio įmonių tarpusavio konkurenciją apribodamos sutarčių, kurias jos sudaro su viena geležinkelio įmone, skaičių;

(27) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jų teisinėse sistemose būtų numatyta galimybė nepriklausomai įstaigai įvertinti kompetentingos institucijos sprendimus tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų, remiantis veiklos rezultatais grindžiamu požiūriu. Tai galėtų būti teisminės peržiūros dalis;

(28) rengdamos sutarčių sudarymo konkurso tvarka procedūras, kompetentingos institucijos turėtų įvertinti, ar būtina imtis priemonių siekiant užtikrinti veiksmingą ir nediskriminacinę prieigą prie tinkamų geležinkelių riedmenų. Kompetentingos institucijos vertinimo ataskaitą turėtų paskelbti viešai;

(29) kad rinkos dalyviai galėtų organizuočiau dalyvauti konkurse, reikia užtikrinti visišką tam tikrų svarbiausių rengiamų konkursų dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo tvarkos elementų skaidrumą;

(30) todėl Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnio 2 dalis papildoma šia pastraipa:

„Laikantis valstybių narių, kurių teritorijoje teikiamos paslaugos, susitarimo, viešųjų paslaugų įsipareigojimai gali būti susiję su tarpvalstybinio lygmens viešojo transporto paslaugomis, įskaitant paslaugas, kuriomis tenkinami vietos ir regioninio transporto poreikiai.“;

2) 2 straipsnyje įterpiamas šis punktas:

„aa) keleivinio geležinkelių transporto viešosios paslaugos – viešasis keleivinis geležinkelių transportas, išskyrus kitas keleivinio bėginio transporto rūšis, pavyzdžiui, vežimą metro ar tramvajais;“;

([1]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

3) įterpiamas šis straipsnis:

„2a straipsnis

Viešųjų paslaugų įsipareigojimų sąlygos

1. Kompetentinga institucija nustato viešųjų paslaugų įsipareigojimų keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo srityje sąlygas ir tų viešųjų paslaugų įsipareigojimų taikymo apimtį. Tai apima galimybę sugrupuoti sąnaudas padengiančias paslaugas su sąnaudų nepadengiančiomis paslaugomis.

Nustatydama tas sąlygas ir jų taikymo apimtį kompetentinga institucija tinkamai laikosi proporcingumo principo pagal Sąjungos teisę.

Sąlygos turi atitikti politikos tikslus, nustatytus viešojo transporto politikos dokumentuose valstybėse narėse.

Viešojo transporto politikos dokumentų turinys ir forma bei konsultacijų su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais procedūros nustatomas pagal nacionalinę teisę.

2. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų sąlygomis ir susijusia viešųjų paslaugų įsipareigojimų grynojo finansinio rezultato kompensacija užtikrinama, kad:

a) viešojo transporto politikos tikslai būtų pasiekti ekonomiškai efektyviu būdu ir

b) ilguoju laikotarpiu būtų finansiškai palaikomas viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimas pagal viešojo transporto politikoje nustatytus reikalavimus.“;

4) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) aiškiai nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, apibrėžtus šiame reglamente ir patikslintus pagal jo 2a straipsnį, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamas geografines teritorijas;

b) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti:

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

ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį, taip, kad būtų išvengta permokos. Jei viešųjų paslaugų sutartis sudaroma ne pagal 5 straipsnio 1, 3 arba 3b dalį, šie rodikliai nustatomi taip, kad kompensacija negalėtų viršyti sumos, reikalingos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtų išlaidų ir gautų pajamų grynajam finansiniam rezultatui padengti, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus pasiliktas su tų įsipareigojimų vykdymu susijusias pajamas ir pagrįstą pelną;“;

b) įterpiamos šios dalys:

„4a. Vykdydami viešųjų paslaugų sutartis, viešųjų paslaugų operatoriai laikosi įsipareigojimų socialinės ir darbo teisės srityse taikomų, nustatytų Sąjungos teisėje, nacionalinėje teisėje arba kolektyvinėse sutartyse.

4b. Tarybos direktyva 2001/23/EB (*) taikoma viešųjų paslaugų operatoriaus keitimui, kai toks pakeitimas yra įmonės perdavimas, kaip apibrėžta toje direktyvoje.

(*) 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyva 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo (OL L 82, 2001 3 22, p. 16).“;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Kai kompetentingos institucijos pagal nacionalinę teisę reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai laikytųsi tam tikrų kokybės ir socialinių standartų, arba kai jos nustato socialinius ir kokybės kriterijus, tie standartai ir kriterijai įtraukiami į konkurso dokumentus ir į viešųjų paslaugų sutartis. Laikantis Direktyvos 2001/23/EB, tokiuose konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse, kai taikoma, taip pat pateikiama informacija apie teises ir įsipareigojimus, susijusius su ankstesnio operatoriaus perimamų darbuotojų perdavimu.“;

d) papildoma šia dalimi:

„8. Viešųjų paslaugų sutartyse turi būti reikalaujama, kad operatorius pateiktų kompetentingai institucijai viešųjų paslaugų sutartims sudaryti būtiną informaciją, kartu užtikrinant teisėtą konfidencialios verslo informacijos apsaugą. Kompetentingos institucijos visoms suinteresuotosioms šalims pateikia atitinkamą informaciją, kuria remiantis būtų galima parengti pasiūlymą konkursui, kartu užtikrindamos teisėtą konfidencialios verslo informacijos apsaugą. Ta informacija apima informaciją apie keleivių paklausą, tarifus, su viešuoju keleiviniu transportu, kuriam taikomas konkursas, susijusias išlaidas ir pajamas, taip pat išsamūs infrastruktūros specifikacijų duomenys, susiję su reikalingų transporto priemonių ar geležinkelių riedmenų naudojimu, kad suinteresuotosios šalys galėtų parengti tinkamai pagrįstus verslo planus. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai kompetentingoms institucijoms padeda pateikti visas reikalingas infrastruktūros specifikacijas. Jei nesilaikoma pirmiau išdėstytų nuostatų, taikoma 5 straipsnio 7 dalyje numatyta teisinė peržiūra.“;

5) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„Išskyrus jei tai būtų draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija – ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija, ar institucijų grupė – gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskiru subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija, kontroliuoja panašiai kaip ji kontroliuoja savo padalinius.

Jeigu teikiamos keleivinio geležinkelių transporto viešosios paslaugos, pirmoje pastraipoje nurodyta institucijų grupė gali būti sudaryta tik iš vietos kompetentingų institucijų, kurių kompetencijos geografinė sritis nėra nacionalinio lygio. Pirmoje pastraipoje nurodyta keleivinio transporto viešoji paslauga arba viešųjų paslaugų sutartis gali apimti tik miestų aglomeracijų arba kaimo vietovių transporto poreikius, arba abu šiuos poreikius.

Kai vietos kompetentinga institucija priima tokį sprendimą, laikomasi toliau nurodytos tvarkos:“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Bet kuri kompetentinga institucija, kuri kreipiasi į kitą trečiąją šalį, kuri nėra vidaus operatorius, viešųjų paslaugų sutartis sudaro konkurso tvarka, išskyrus 3a, 4, 4a, 4b, 5 ir 6 dalyse nurodytus atvejus. Nustatyta konkurso tvarka turi būti atvira visiems operatoriams ir sąžininga bei 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.“;

c) įterpiamos šios dalys:

„3a. Išskyrus jei tai būtų draudžiama pagal nacionalinę teisę, konkurso tvarka sudaromų viešųjų paslaugų sutarčių dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų atveju kompetentinga institucija gali nuspręsti laikinai sudaryti naujas sutartis tiesiogiai, kai kompetentinga institucija mano, kad tiesioginis sudarymas yra pagrįstas išimtinėmis aplinkybėmis. Tokios išimtinės aplinkybės apima atvejus, kai:

— kompetentinga institucija arba kitos kompetentingos institucijos jau vykdo kelis konkursus, ir tai galėtų turėti įtakos pasiūlymų, kurie galėtų būti gauti, kiekiui ir kokybei, jeigu sutartis sudaroma konkurso procedūros būdu, arba

— siekiant optimizuoti viešųjų paslaugų teikimą, reikia keisti vienos ar daugiau viešųjų paslaugų sutarčių taikymo sritį.

Kompetentinga institucija priima pagrįstą sprendimą ir nedelsdama apie jį praneša Komisijai.

Pagal šią dalį sudarytų sutarčių trukmė turi būti proporcinga atitinkamai išimtinei aplinkybei ir bet kuriuo atveju yra ne ilgesnė nei 5 metai.

Kompetentinga institucija skelbia tokias sutartis. Tą darydama ji atsižvelgia į teisėtą konfidencialios verslo informacijos ir komercinių interesų apsaugą.

Vėlesnė sutartis, susijusi su tais pačiais viešųjų paslaugų įsipareigojimais, nesudaroma remiantis šia nuostata.

3b. Taikydamos 3 dalį kompetentingos institucijos gali nuspręsti taikyti šią procedūrą:

Kompetentingos institucijos gali viešai paskelbti apie savo ketinimą sudaryti keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartį paskelbdamos informacinį pranešimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Tame informaciniame pranešime pateikiamas išsamus paslaugų, dėl kurių teikimo sudaroma sutartis, aprašymas ir sutarties rūšis bei trukmė.

Operatoriai gali pareikšti susidomėjimą per kompetentingos institucijos nustatytą laikotarpį, kuris nėra trumpesnis nei 60 dienų nuo informacinio pranešimo paskelbimo.

Jeigu pasibaigus tam laikotarpiui:

a) tik vienas operatorius pareiškė susidomėjimą dalyvauti viešųjų paslaugų sutarties sudarymo procedūroje;

b) tas operatorius tinkamai įrodė, kad jis faktiškai galės teikti transporto paslaugas laikydamasis viešųjų paslaugų sutartyje nustatytų įsipareigojimų;

c) konkurencijos nebuvimas nėra viešųjų pirkimų rodiklių dirbtinio susiaurinimo rezultatas ir

d) nėra kitos pagrįstos alternatyvos,

kompetentingos institucijos gali pradėti derybas su šiuo operatoriumi siekdamos sudaryti sutartį neskelbdamos papildomo pranešimo apie atvirą konkursą.“;

d) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Išskyrus jei tai būtų draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentinga institucija gali nuspręsti viešųjų paslaugų sutartis sudaryti tiesiogiai:

a) kai numatoma jų vidutinė metinė vertė yra mažesnė nei 1 000 000 EUR arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima keleivinio geležinkelių transporto viešąsias paslaugas, atveju, mažesnė nei 7 500 000 EUR, arba

b) kai jos susijusios su mažesnės nei 300 000 kilometrų keleivinio transporto viešųjų paslaugų metinės apimties arba, viešųjų paslaugų sutarties, kuri apima keleivinio geležinkelių transporto viešąsias paslaugas, atveju, mažesnės nei 500 000 kilometrų metinės apimties.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartis tiesiogiai sudaroma su mažąja arba vidutine įmone, naudojančia ne daugiau kaip 23 kelių transporto priemones, tos ribos gali būti padidintos iki numatomos vidutinės metinės keleivinio transporto viešųjų paslaugų vertės, kuri yra mažesnė nei 2 000 000 EUR, arba iki keleivinio transporto viešųjų paslaugų metinės apimties, kuri yra mažesnė nei 600 000 kilometrų.“;

e) įterpiamos šios dalys:

„4a. Išskyrus jei tai būtų draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentinga institucija gali nuspręsti viešųjų paslaugų sutartis dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sudaryti tiesiogiai:

a) kai, jos nuomone, tiesioginis sutarties sudarymas yra pagrįstas atsižvelgiant į atitinkamas struktūrines ir geografines atitinkamos rinkos ir tinklo savybes, o visų pirma į dydį, paklausos charakteristikas, tinklo sudėtingumą, techninę ir geografinę izoliaciją ir paslaugas, dėl kurių sudaroma sutartis, ir

b) kai dėl tokios sutarties pagerėtų paslaugų kokybė arba padidėtų išlaidų veiksmingumas arba pagerėja abu šie veiksniai, palyginti su pirmiau sudaryta viešųjų paslaugų sutartimi.

Tuo remdamasi kompetentinga institucija paskelbia pagrįstą sprendimą ir per vieną mėnesį nuo jo paskelbimo apie tai praneša Komisijai. Kompetentinga institucija gali imtis sutarties sudarymo veiksmų.

Valstybės narės, kuriose … [*šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo data*] didžiausia metinė apimtis yra mažesnė nei 23 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ir kurios turi tik vieną kompetentingą instituciją nacionaliniu lygmeniu ir vieną viešųjų paslaugų sutartį, kuri apima visą tinklą, laikomos atitinkančiomis a punkte nustatytą sąlygą. Kai vienos iš tų valstybių narių kompetentinga institucija nusprendžia viešųjų paslaugų sutartį sudaryti tiesiogiai, atitinkama valstybė narė apie tai praneša Komisijai. Jungtinė Karalystė gali nuspręsti taikyti šią pastraipą Šiaurės Airijai.

Kai kompetentinga institucija nusprendžia sudaryti viešųjų paslaugų sutartį tiesiogiai, ji nustato išmatuojamus, skaidrius ir patikrinamus veiklos rezultatų reikalavimus. Tokie reikalavimai įtraukiami į sutartį.

Veiklos reikalavimai visų pirma apima paslaugų punktualumo, traukinių eismo dažnumo, riedmenų kokybės ir keleivių vežimo pajėgumo klausimus.

Sutartyje pateikiami konkretūs veiklos rezultatų rodikliai, kuriais remdamasi kompetentinga institucija gali atlikti periodinius vertinimus. Sutartyje taip pat pateikiamos veiksmingos ir atgrasomosios priemonės, kurios nustatomos tuo atveju, kai geležinkelio įmonė nevykdo veiklos reikalavimų.

Kompetentinga institucija periodiškai įvertina, ar geležinkelio įmonė pasiekė savo tikslus įvykdyti veiklos reikalavimus, kaip nurodyta sutartyje, ir savo įvertinimo rezultatus paskelbia viešai. Tokie periodiniai įvertinimai atliekami ne rečiau kaip kas penkerius metus. Kompetentinga institucija laiku imasi tinkamų priemonių, įskaitant veiksmingų ir atgrasomųjų sutartyje numatytų sankcijų taikymą, jeigu nėra atlikti reikalaujami paslaugų kokybės ar ekonominio efektyvumo pagerinimams arba neatlikti abu pagerinimai. Kompetentinga institucija gali bet kada visai arba iš dalies sustabdyti arba nutraukti pagal šią nuostatą sudarytos sutarties galiojimą, jeigu operatorius nevykdo veiklos reikalavimų.

4b. Išskyrus jei tai būtų draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentinga institucija gali nuspręsti viešųjų paslaugų sutartis dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sudaryti tiesiogiai, kai jos yra susijusios tik su keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis, kurias teikia operatorius, valdantis tuo pačiu metu visą arba didesnę dalį geležinkelių infrastruktūros, kurioje tos paslaugos teikiamos, kuriai netaikomi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES (*) 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 straipsniai ir IV skyrius pagal tos direktyvos 2 straipsnio 3 dalies a arba b punktą.

Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies, pagal šią dalį ir šio straipsnio 4a dalį tiesiogiai sudarytų sutarčių trukmė neturi viršyti 10 metų, išskyrus atvejus, kai taikoma 4 straipsnio 4 dalis.

(*) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).“;

Pagal šią dalį ir 4a dalį sudarytos sutartys skelbiamos viešai atsižvelgiant į teisėtą konfidencialios verslo informacijos ir komercinių interesų apsaugą.

f) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Jei paslaugų teikimas nutrūksta arba kyla tiesioginis pavojus, kad susidarys tokia situacija, kompetentinga institucija gali imtis neatidėliotinų priemonių.

Neatidėliotinos priemonės yra tiesioginis sutarties sudarymas arba oficialus susitarimas pratęsti viešųjų paslaugų sutartį arba reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Viešųjų paslaugų operatorius turi teisę apskųsti sprendimą dėl nurodymo vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Laikotarpis, kuriuo taikant neatidėliotinas priemones yra sudaryta, pratęsta ar nustatyta viešųjų paslaugų sutartis yra ne ilgesnis nei dveji metai.“;

g) įterpiama ši dalis:

„6a. Kompetentingos institucijos gali nuspręsti, kad siekiant padidinti geležinkelio įmonių konkurenciją, sutartys dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų, susijusios su to paties tinklo ar maršrutų rinkinio dalimis, turi būti sudarytos su skirtingomis geležinkelio įmonėmis. Šiuo tikslu kompetentingos institucijos, prieš paskelbdamos konkursą, gali nuspręsti apriboti su ta pačia geležinkelio įmone sudarytinų sutarčių skaičių.“;

h) 7 dalyje po pirmos pastraipos įterpiama ši pastraipa:

„4a ir 4b dalyse numatytais atvejais tokios priemonės apima galimybę prašyti, kad kompetentingos institucijos priimtą pagrįstą sprendimą įvertintų atitinkamos valstybės narės paskirtas nepriklausoma įstaiga. Tokio vertinimo rezultatai skelbiami viešai pagal nacionalinę teisę.“;

6) Įterpiamas šis straipsnis:

„5a straipsnis

Geležinkelių riedmenys

1. Siekdamos pradėti sutarčių sudarymo konkurso tvarka procedūrą, kompetentingos institucijos įvertina, ar būtina imtis priemonių siekiant užtikrinti veiksmingą ir nediskriminacinę prieigą prie tinkamų riedmenų. Atliekant šį vertinimą atsižvelgiama į tai, ar atitinkamoje rinkoje esama riedmenų nuomos bendrovių arba kitų riedmenis nuomojančių rinkos dalyvių. Vertinimo ataskaita paskelbiama viešai.

2. Laikydamosi nacionalinės teisės ir valstybės pagalbos taisyklių, kompetentingos institucijos gali nuspręsti imtis tinkamų priemonių, kad užtikrintų veiksmingą ir nediskriminacinę prieigą prie tinkamų riedmenų. Tokios priemonės gali būti:

a) kompetentinga institucija įsigyja viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti būtinus geležinkelių riedmenis, kad galėtų leisti jais naudotis atrinktam viešųjų paslaugų operatoriui rinkos kaina arba vykdant viešųjų paslaugų sutartį pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą;

b) kompetentinga institucija suteikia viešųjų paslaugų sutarčiai vykdyti naudojamų geležinkelių riedmenų finansavimo garantiją rinkos kaina arba vykdant viešųjų paslaugų sutartį pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą, 6 straipsnį ir, jei taikoma, priedą, įskaitant garantiją, apimančią likutinės vertės riziką;

c) kompetentinga institucija viešųjų paslaugų sutartyje įsipareigoja pasibaigus sutarčiai perimti geležinkelių riedmenis rinkos kaina iš anksto nustatytomis finansinėmis sąlygomis arba

d) bendradarbiaujama su kitomis kompetentingomis institucijomis, siekiant sukurti platesnės apimties riedmenų parką.

3. Jei geležinkelių riedmenimis leidžiama naudotis naujajam viešojo transporto operatoriui, kompetentinga institucija konkurso dokumentuose pateikia turimą informaciją apie geležinkelių riedmenų techninės priežiūros išlaidas ir apie tų riedmenų fizinę būklę.“;

7) 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrąja taisykle arba su viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnį, nepaisant to, kaip buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su viešųjų paslaugų sutartimi, sudaryta ne pagal 5 straipsnio 1, 3 arba 3b dalį, arba susijusios su bendrąja taisykle, taip pat turi atitikti priede pateiktas nuostatas.“;

8) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Kiekviena kompetentinga institucija kartą per metus paskelbia suvestinę ataskaitą, kurioje nurodo viešųjų paslaugų įsipareigojimus, už kuriuos ji atsakinga. Ta ataskaita apima viešųjų paslaugų sutarčių įsigaliojimo datą ir galiojimo trukmę, atrinktus viešųjų paslaugų operatorius ir kaip atlygį tiems viešųjų paslaugų operatoriams sumokėtas kompensacijas ir suteiktas išimtines teises. Šioje ataskaitoje atskirai aptariamas autobusų transportas ir geležinkelių transportas; ja remiantis įgalinama stebėti ir vertinti viešojo transporto tinklo veikimą, kokybę ir finansavimą ir, jei taikoma, joje pateikiama informacija apie visų suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį. Šioje ataskaitoje taip pat atsižvelgiama į politikos tikslus, nustatytus viešojo transporto politikos dokumentuose atitinkamoje valstybėje narėje. Valstybės narės palengvina centralizuotą prieigą prie šių ataskaitų, pavyzdžiui, per bendrą žiniatinklio portalą.“;

b) 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„d) numatoma viešųjų paslaugų sutarties įsigaliojimo data ir galiojimo trukmė.“;

9) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pakeičiama taip:

„2. Nedarant poveikio 3 daliai,

i) nuo 2019 m. gruodžio 3 d. 5 straipsnis taikomas viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su keleivinio transporto ir kitų nei geležinkelis bėginio transporto rūšių, pavyzdžiui, vežimo metro ar tramvajais, paslaugomis, sudarymui;

ii) nuo 2019 m. gruodžio 3 d. 5 straipsnis taikomas keleivinio geležinkelių transporto viešosioms paslaugoms;

iii) 5 straipsnio 6 dalis ir 7 straipsnio 3 dalis nebetaikomos nuo … [*6 metai po šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo dienos*].

Nuo 2019 m. gruodžio 3 d. iki … [*6 metai po šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo dienos*] pagal 5 straipsnio 6 dalį sudarytų sutarčių galiojimo trukmė neturi būti ilgesnė kaip 10 metų.

Iki 2019 m. gruodžio 2 d. valstybės narės imasi priemonių, kad būtų palaipsniui laikomasi 5 straipsnio, siekiant išvengti rimtų struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transportavimo pajėgumais.

Per šešis mėnesius po … [*treji metai po šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo dienos*] valstybės narės Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje pabrėžiamas bet koks 5 straipsnį atitinkantis viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo įgyvendinimas. Remdamasi valstybių narių pažangos ataskaitomis, Komisija atlieka peržiūrą ir prireikus pateikia teisėkūros procedūra priimamų aktų pasiūlymus.“;

b) įterpiama ši dalis:

„2a. Viešųjų paslaugų sutartys dėl keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų, tiesiogiai sudarytos remiantis kita nei sąžiningo konkurso tvarka nuo … [*šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo data*] iki 2019 m. gruodžio 2 d., gali būti toliau vykdomos iki jų galiojimo pabaigos datos. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies, tokių sutarčių trukmė neturi viršyti 10 metų, išskyrus atvejus, kai taikoma 4 straipsnio 4 dalis.“;

c) 3 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) nuo 2000 m. liepos 26 d. ir anksčiau nei … [*šio iš dalies keičiančio reglamento (st 11198) įsigaliojimo data*], jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka.“

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja … [*praėjus 12 mėnesių po jo paskelbimo* Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje *datos*].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta …

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*
…	…