

32007R1370

UREDBA (EZ) br. 1370/2007 EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

od 23. listopada 2007.

o uslugama javnog prijevoza putnika željeznicom i cestom, kojom se stavljaju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegove članke 71. i 89.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

djelujući u skladu s postupkom propisanim u članku 251 Ugovora³,

budući da:

(1) Članak 16. Ugovora potvrđuje mjesto koje usluge od općeg gospodarskog interesa zauzimaju u zajedničkim vrijednostima Unije.

(2) Člankom 86. stavkom 2. Ugovora utvrđuje se da poduzetnici kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa podliježu pravilima sadržanima u Ugovoru, posebno pravilima o tržišnom natjecanju, u mjeri u kojoj primjena takvih pravila niti prema propisima niti u praksi ne ometa provedbu pojedinih zadaća koje su im povjerene.

(3) Članak 73. Ugovora predstavlja *lex specialis* u vezi s člankom 86. stavkom 2. On uspostavlja pravila primjenjiva na naknade za obveze javnih usluga u kopnenom prometu.

(4) Glavni ciljevi Bijele knjige Komisije od 12. rujna 2001. „Europska prometna politika za 2010: vrijeme za odluku“ jesu jamčiti sigurne, učinkovite i visokokvalitetne usluge putničkoga prometa kroz uređeno tržišno natjecanje, osiguravajući također transparentnost i učinkovitost usluga javnog prijevoza putnika, te uzimajući u obzir faktore društvenog razvoja, razvoja okoliša i regionalnog razvoja, odnosno ponuditi posebne tarifne uvjete pojedinim kategorijama putnika kao što su umirovljenici, te ukloniti nejednakosti između poduzetnika prijevoznika iz različitih država članica koje mogu dovesti do značajnih narušavanja tržišnog natjecanja.

¹ SL C 195, 18.8.2006., str. 20.

² SL C 192, 16.8.2006., str. 1.

³ Mišljenje Europskoga parlamenta od 14. studenoga 2001. (SL C 140 E, 13.6.2002., str. 262.), Zajedničko stajalište Vijeća od 11. prosinca 2006. (SL C 70E, 27.3.2007., str. 1.) i Stajalište Europskoga parlamenta od 10. svibnja 2007. Odluka Vijeća od 18. rujna 2007.

(5) Trenutačno se mnoge usluge kopnenog prijevoza putnika, potrebne u smislu općeg gospodarskog interesa, ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi. Nadležna tijela država članica moraju biti u mogućnosti djelovati s ciljem osiguranja pružanja takvih usluga. Mehanizmi koje mogu koristiti kako bi se osiguralo pružanje usluga javnog putničkog prijevoza uključuju sljedeće: dodjelu ekskluzivnih prava operaterima javnih usluga, dodjelu financijskih naknada operaterima javnih usluga i određivanje općih pravila za obavljanje javnog prijevoza koja su primjenjiva na sve operatere. Ako države članice, u skladu s ovom Uredbom, odluče izuzeti pojedina opća pravila iz njenog područja primjene, potrebno je primjenjivati opći režim za državne potpore.

(6) Mnoge države članice donijele su propise koji predviđaju dodjelu ekskluzivnih prava i ugovora o pružanju javnih usluga barem na dijelu njihovog tržišta javnog prijevoza, na temelju transparentnih i pravednih natječajnih postupaka dodjele. Kao rezultat toga, trgovina između država članica znatno se razvila i nekoliko operatera javnih usluga sada pruža javne usluge prijevoza putnika u više od jedne države članice. Međutim, promjene u nacionalnom zakonodavstvu dovele su do razlika u postupcima koji se primjenjuju i stvorile pravnu nesigurnost oko prava operatera javnih usluga i obveza nadležnih tijela. Uredba (EEZ) br. 1191/69 Vijeća od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvenie javnim uslugama u željezničkom i cestovnom prometu te prometu unutarnjim plovnim putovima⁴, ne bavi se načinom na koji se u Zajednici trebaju dodjeljivati ugovori o pružanju javnih usluga, niti posebno okolnostima u kojima bi oni trebali biti predmet konkurentnog javnog nadmetanja. Prema tome, potrebno je ažurirati pravni okvir Zajednice.

(7) Provedene studije i iskustvo država članica u kojima niz godina postoji tržišno natjecanje u sektoru javnog prijevoza pokazuju da uz odgovarajuće zaštitne mehanizme, uvođenje uređenog tržišnog natjecanja između operatera vodi do privlačnijih i inovativnijih usluga po nižim cijenama i da ometanje pri obavljanju specifičnih zadataka dodijeljenih operaterima javnih usluga nije izgledno. Ovaj pristup podržalo je Europsko vijeće u okviru Lisabonskog procesa od 28. ožujka 2000. koji je pozvao Komisiju, Vijeće i države članice, svakog u skladu s njihovim mogućnostima, da „ubrzaju liberalizaciju u područjima kao što je ... prijevoz“.

(8) Tržištima prijevoza putnika koja su deregulirana i na kojima nema ekskluzivnih prava potrebno je dozvoliti da sačuvaju svoja obilježja i način djelovanja u onoj mjeri u kojoj su sukladni zahtjevima Ugovora.

(9) Kako bi mogla organizirati svoje usluge javnog prijevoza putnika na način koji najbolje odgovara potrebama javnosti, sva nadležna tijela moraju moći slobodno izabrati svoje operatere javnih usluga, uzimajući u obzir interese malih i srednjih poduzetnika, prema uvjetima propisanim ovom Uredbom. Kako bi se pri dodjeli naknada ili ekskluzivnih prava zajamčila primjena načela transparentnosti, jednakog postupanja prema operaterima koji se natječu, i razmjernosti, nužno je da ugovor o pružanju javnih usluga između nadležnog tijela i odabranog operatera javnih usluga odredi prirodu obveza javne usluge i dogovorene dodjele. Oblik ili naziv ugovora mogu se razlikovati u skladu s pravnim sustavima država članica.

⁴ SL L 156, 28.6.1969., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EEZ) br. 1893/91 (SL L 169, 29.6.1991., str. 1.).

(10) Suprotno Uredbi (EEZ) br. 1191/69, čije se područje primjene proteže na usluge javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima, za ovu se Uredbu ne smatra preporučljivim da obuhvati dodjelu ugovora o pružanju javnih usluga u tom pojedinom sektoru. Prema tome, organizacija usluga javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima i, u onoj mjeri u kojoj nisu obuhvaćena posebnim pravom Zajednice, nacionalnim morima, treba biti sukladna s općim načelima Ugovora, osim ako države članice odluče primijeniti ovu Uredbu na te pojedine sektore. Odredbe ove Uredbe ne priječe integraciju usluga na unutarnjim plovnim putovima i nacionalnim morima u širu gradsku, prigradsku ili regionalnu mrežu javnog prijevoza putnika.

(11) Suprotno Uredbi (EEZ) br. 1191/69, čije se područje primjene proteže na usluge prijevoza tereta, ne smatra se preporučljivim da ova Uredba obuhvati dodjelu ugovora o pružanju javnih usluga u tom pojedinom sektoru. Prema tome, tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe organizacija usluga prijevoza tereta trebala bi se uskladiti s općim načelima Ugovora.

(12) U kontekstu prava Zajednice nebitno je pružaju li javne usluge prijevoza putnika javni ili privatni poduzetnici. Ova se Uredba temelji na načelu neutralnosti u odnosu na sustav vlasništva nad imovinom iz članka 295. Ugovora, načelu slobode država članica pri definiranju usluga od općeg gospodarskog interesa, kao i na načelu supsidijarnosti i razmjernosti iz članka 5. Ugovora.

(13) Neke usluge, često vezane uz određenu infrastrukturu, pružaju se uglavnom zbog svoje povijesne važnosti ili turističkog značaja. Kako je svrha ovih usluga očito različita od pružanja usluga javnog prijevoza putnika, nije ih dakle potrebno uređivati pravilima i postupcima koji se primjenjuju kod obveza javnih usluga.

(14) Ako su nadležna tijela odgovorna za organiziranje mreže javnog prijevoza, osim samog obavljanja usluge prijevoza, to može pokrivati i niz drugih aktivnosti i dužnosti za koje nadležna tijela moraju imati slobodu da ih provode sama ili ih u cijelosti ili dijelom povjere trećoj strani.

(15) Dugoročni ugovori mogu dovesti do sprečavanja pristupa tržištu dulje nego što je potrebno, tako umanjujući koristi od pritiska konkurencije. Kako bi se minimiziralo narušavanje tržišnog natjecanja, ali i zaštitila kvaliteta usluga, ugovori o pružanju javnih usluga trebaju biti ograničenog trajanja. Produljenje takvih ugovora moglo bi biti uvjetovano povoljnim odazivom korisnika. U tom kontekstu, ako operater javne usluge mora ulagati u imovinu s iznimnim razdobljem amortizacije, te u slučaju najudaljenijih regija kako je propisano u članku 299. Ugovora, zbog njihovih posebnih karakteristika i ograničenja, nužno je predvidjeti produljenje ugovora o pružanju javnih usluga za još najviše polovinu njihovog početnog trajanja. Nadalje, ako operater javne usluge ulaže u infrastrukturu ili vozni park i vozila koja su posebna u smislu da oboje zahtijevaju visoke iznose sredstava, a uz uvjet da je ugovor dodijeljen slijedom pravednog i konkurentnog natječajnog postupka, potrebno je omogućiti čak i dulje produljenje.

(16) Ako zaključenje ugovora o pružanju javnih usluga za sobom povlači promjenu operatera javne usluge, nadležna tijela trebala bi moći zatražiti od odabranog operatera javne usluge da primijeni odredbe Direktive Vijeća 2001/23/EZ od 12. ožujka 2001. o usklađivanju zakona država članica vezanih uz zaštitu prava zaposlenika u slučaju prijenosa poduzetnika, poslovanja odnosno dijelova poduzetnika ili poslovanja⁵. Ova Direktiva ne sprečava države članice da zaštite

⁵ SL L 82, 22.3.2001., str. 16.

one uvjete prijenosa prava zaposlenika koji nisu obuhvaćeni Direktivom 2001/23/EZ i na taj način, ako je to prikladno, uzmu u obzir socijalne standarde ustanovljene nacionalnim zakonima i drugim propisima odnosno kolektivnim ugovorima ili sporazumima između socijalnih partnera.

(17) Slijedeći načelo supsidijarnosti, nadležna tijela mogu utvrditi socijalne i kvalitativne kriterije radi održavanja i unapređenja standarda kvalitete za obveze javnih usluga, na primjer u vezi s minimalnim radnim uvjetima, pravima putnika, potrebama osoba smanjene pokretljivosti, zaštitom okoliša, sigurnošću putnika i zaposlenika, kao i obvezama iz kolektivnih ugovora i drugim pravima i sporazumima koji se odnose na radna mjesta i socijalnu zaštitu na mjestu pružanja usluge. Kako bi se osigurala transparentnost i usporedivi uvjeti tržišnog natjecanja između operatera, i otklonio rizik socijalnog dampinga, nadležna tijela trebaju biti u mogućnosti propisati pojedine socijalne standarde i standarde kvalitete usluga.

(18) Uz poštivanje mjerodavnih odredbi nacionalnog prava, svako lokalno tijelo ili, ako ono ne postoji, svako nacionalno tijelo može se odlučiti pružiti vlastite usluge javnog prijevoza putnika na području kojim upravlja ili ih povjeriti unutarnjem operateru bez konkurentnog javnog natječaja. Međutim, ova opcija samostalnog pružanja mora biti strogo kontrolirana kako bi se osigurala jednaka pravila za sve. Nadležno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, kolektivno ili kroz svoje članove, trebala bi provoditi zahtijevanu kontrolu. Nadalje, nadležnom tijelu koje pruža svoje vlastite usluge prijevoza, odnosno unutarnjem operateru potrebno je zabraniti sudjelovanje u postupcima konkurentnog javnog nadmetanja izvan teritorija nadležnosti takvog tijela. Tijelu koje kontrolira unutarnjeg operatera također bi trebalo biti dozvoljeno zabraniti takvom operateru da sudjeluje u konkurentnim nadmetanjima organiziranim unutar njegovog područja. Ograničenja djelovanja unutarnjeg operatera ne ometaju mogućnost izravne dodjele ugovora o pružanju javnih usluga ako se oni tiču prijevoza željeznicom, s izuzetkom drugih načina prijevoza tračnicama kao što su metro ili tramvaji. Nadalje, izravna dodjela ugovora o pružanju javnih usluga za običnu željeznicu ne priječi mogućnost da nadležna tijela unutarnjem operateru dodijele ugovore o pružanju javnih usluga za javne usluge prijevoza putnika drugim vozilima kao što su metro ili tramvaj.

(19) Podugovaranje može doprinijeti učinkovitijem javnom prijevozu putnika i omogućava sudjelovanje drugih poduzetnika, osim samog operatera javne usluge kojem je dodijeljen ugovor o pružanju javnih usluga. Međutim, s ciljem najboljeg korištenja javnih sredstava, nadležna tijela trebaju biti u mogućnosti odrediti načine dodjeljivanja svojih usluga javnog prijevoza putnika podizvođačima, posebno u slučaju usluga koje obavlja unutarnji operater. Nadalje, podizvođača ne bi trebalo sprečavati u sudjelovanju na konkurentnim javnim nadmetanjima na području bilo kojeg nadležnog tijela. Odabir podizvođača koji provodi nadležno tijelo ili njegov unutarnji operater treba biti u skladu s pravom Zajednice.

(20) Ako tijelo javne vlasti odluči povjeriti uslugu od općeg interesa trećoj strani, ono mora odabrati operatera javne usluge u skladu s pravom Zajednice o javnim ugovorima i koncesijama, kako je utvrđeno u člancima 43. do 49. Ugovora, i načelima transparentnosti i jednakog tretmana. Posebno, odredbe ove Uredbe ne smiju dovesti u pitanje obveze koje se primjenjuju na tijela javne vlasti na temelju direktiva o dodjeli javnih ugovora, ako su ugovori o pružanju javnih usluga njima obuhvaćeni.

(21) Učinkovita pravna zaštita treba biti zajamčena ne samo za dodjele obuhvaćene Direktivom 2004/17/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. kojom se usklađuju postupci javne nabave poduzetnika u sektoru opskrbe vodom, energijom, sektoru prometa i poštanskih usluga⁶, i Direktivom 2004/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama⁷, nego i za druge ugovore koji su dodijeljeni prema ovoj Uredbi. Potreban je učinkoviti postupak revizije koji bi trebao biti usporediv, gdje je to prikladno, s mjerodavnim postupcima utvrđenim u Direktivi Vijeća 89/665/EEZ od 21. prosinca 1989. o usklađivanju zakona i drugih propisa u vezi s primjenom postupaka revizije na dodjelu ugovora o javnoj opskrbi i javnim radovima⁸, i Direktivi Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. kojom se usklađuju zakoni i drugi propisi vezani uz primjenu pravila Zajednice na postupke javne nabave poduzetnika u sektoru opskrbe vodom, energijom, sektoru prometa i sektoru telekomunikacija⁹.

(22) Neki pozivi na javni natječaj zahtijevaju od nadležnih tijela definiranje i opis složenih sustava. Ta tijela bi stoga, kad u takvim slučajevima dodjeljuju ugovore, trebala imati ovlast pregovarati o detaljima s nekima ili svim potencijalnim operaterima javnih usluga nakon što su ponude predane.

(23) Pozivi na javni natječaj za dodjelu ugovora o pružanju javnih usluga ne bi trebali biti obavezni ako se ugovor odnosi na skromne iznose ili udaljenosti. Na taj način, veći iznosi ili udaljenosti trebale bi omogućiti nadležnim tijelima da uzmu u obzir posebne interese malih i srednjih poduzetnika. Nadležnim tijelima ne bi trebalo dozvoliti razdiobu ugovora ili mreže kako bi se izbjegao javni natječaj.

(24) Kad postoji rizik od prekida pružanja usluga, nadležna tijela trebaju imati ovlast za uvođenje izvanrednih kratkoročnih mjera do dodjele novog ugovora o pružanju javnih usluga u skladu sa svim uvjetima dodjele ugovora utvrđenim u ovoj Uredbi.

(25) Kod javnog prijevoza putnika željeznicom javljaju se posebna pitanja opterećenosti ulaganjima i troškovima infrastrukture. U ožujku 2004. Komisija je predstavila prijedlog izmjena i dopuna Direktive Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznice u Zajednici¹⁰ kako bi se zajamčio pristup svih željezničkih poduzetnika u Zajednici infrastrukturi svih država članica u svrhu pružanja međunarodnih putničkih usluga. Cilj ove Uredbe je uspostava pravnog okvira za naknade i/ili ekskluzivna prava za ugovore o pružanju javnih usluga, a ne daljnje otvaranje tržišta za željezničke usluge.

(26) U slučaju javnih usluga ova Uredba dopušta svakom nadležnom tijelu, u kontekstu ugovora o pružanju javnih usluga, odabir svojeg operatera javnih usluga prijevoza putnika. Uzevši u obzir različite načine na koje države članice organiziraju svoj teritorij u ovu svrhu, nadležnim tijelima

⁶ SL L 134, 30.4.2004., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/97/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 107.).

⁷ SL L 134, 30.4.2004., str. 114. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/97/EZ.

⁸ SL L 395, 30.12.198., str. 33. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 92/50/EEZ (SL L 209, 24.7.1992., str. 1.).

⁹ SL L 76, 23.3.1992., str. 14. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/97/EZ.

¹⁰ SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.).

opravdano može biti dozvoljeno da izravno dodjeljuju ugovore o pružanju javnih usluga za željeznički promet.

(27) Naknadu koju nadležna tijela dodjeljuju radi pokrivanja troškova nastalih ispunjavanjem obveze javne usluge potrebno je računati na način koji sprečava prekomjernu naknadu. Ako nadležno tijelo planira dodijeliti ugovor o pružanju javne usluge a da ga ne podvrgne konkurentnom natječajnom postupku, ono također mora poštivati detaljna pravila koja osiguravaju da iznos naknade bude prikladan te da odražava nastojanja usmjerena prema učinkovitosti i kvaliteti usluge.

(28) Prikladno razmatrajući učinke poštivanja obaveze javnih usluga na potražnju za javnim uslugama prijevoza putnika u obračunskoj shemi izloženoj u Prilogu, nadležno tijelo i operater javne usluge mogu dokazati da je izbjegnuta prekomjerna naknada.

(29) S ciljem dodjele ugovora o pružanju javnih usluga, izuzevši izvanredne mjere i ugovore koji se odnose na male udaljenosti, nadležna tijela trebaju poduzeti nužne mjere kako bi barem godinu dana unaprijed objavile svoju namjeru dodjele takvih ugovora, kako bi potencijalni operateri javnih usluga mogli reagirati.

(30) Izravno dodijeljeni ugovori o pružanju javnih usluga trebali bi biti transparentniji.

(31) Budući da nadležna tijela i operateri javnih usluga trebaju vremena za prilagodbu odredbama ove Uredbe, potrebno je predvidjeti prijelazna uređenja. S ciljem postupnog dodjeljivanja ugovora o pružanju javnih usluga u skladu s ovom Uredbom, države članice trebaju dostaviti Komisiji izvješće o napretku u roku od šest mjeseci nakon prve polovine prijelaznog razdoblja. Komisija može predložiti prikladne mjere na osnovi tih izvješća.

(32) Tijekom prijelaznog razdoblja nadležna tijela mogu primjenjivati odredbe ove Uredbe u različitim trenucima. Prema tome, tijekom ovog razdoblja moguće je da se operateri javnih usluga s tržišta na kojima još ne djeluju odredbe ove Uredbe natječu za ugovore o javnim uslugama na tržištima koja su brže otvarana kontroliranom tržišnom natjecanju. Kako bi se razmjernim djelovanjem izbjegla svaka neravnoteža u otvaranju tržišta javnog prijevoza, nadležna tijela trebala bi u drugoj polovini prijelaznog razdoblja biti u mogućnosti odbiti ponude poduzetnika kod kojih više od polovine vrijednosti usluga javnog prijevoza koje pružaju nije dodijeljeno u skladu s ovom Uredbom, uz uvjet da se to čini bez diskriminacije i da odluka o tome bude donesena prije poziva na javni natječaj.

(33) U stavcima 87. do 95. svoje presude od 24. srpnja 2003. u predmetu C-280/00 Altmark Trans GmbH¹¹, Sud Europskih zajednica presudio je da naknada za javnu uslugu ne predstavlja prednost u smislu članka 87. Ugovora, ako su ispunjena četiri kumulativna uvjeta. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni, a ispunjeni su opći uvjeti za primjenu članka 87. stavka 1. Ugovora, naknada za javnu uslugu predstavlja državnu potporu i obuhvaćena je člancima 73., 86., 87. i 88. Ugovora.

(34) Naknada za javne usluge može se pokazati nužnom u sektoru kopnenog prijevoza putnika, tako da poduzetnici odgovorni za pružanje javnih usluga djeluju na osnovi načela i pod uvjetima

¹¹ [2003] ECR I-7747.

koji im omogućuju obavljanje njihovih zadaća. Takva naknada može biti sukladna s Ugovorom prema članku 73. pod određenim uvjetima. Prvo, mora se dodijeliti kako bi osigurala pružanje usluga koje su usluge od općeg interesa u smislu Ugovora. Drugo, kako bi se izbjegla neopravdana narušavanja tržišnog natjecanja, ona ne smije prijeći iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih kroz ispunjavanje obveza javne usluge, uzimajući u obzir proizašle prihode i razumnu dobit.

(35) Naknade koje nadležna tijela dodijele u skladu s odredbama ove Uredbe mogu se stoga izuzeti od obveze prethodne prijave iz članka 88. stavka 3. Ugovora.

(36) Ova Uredba zamjenjuje Uredbu (EEZ) br. 1191/69, koja shodno tome treba biti ukinuta. Kod usluga javnog prijevoza tereta prijelazno razdoblje od tri godine pomoći će u postupnom ukidanju naknada koje Komisija nije odobrila u skladu s člancima 73., 86., 87. i 88. Ugovora. Sve naknade dodijeljene u vezi s pružanjem usluga javnog prijevoza putnika, osim onih obuhvaćenih ovom Uredbom, koje bi mogle predstavljati državnu potporu u smislu članka 87. stavka 1. Ugovora, trebale bi biti u skladu s odredbama članaka 73., 86., 87. i 88. Ugovora, uključujući sva mjerodavna tumačenja Suda Europskih zajednica, a posebno njegovu presudu u predmetu C-280/00 Altmark Trans GmbH. Prilikom ispitivanja takvih predmeta, Komisija bi, prema tome, trebala primjenjivati načela slična onima utvrđenima u ovoj Odredbi ili, gdje je to prikladno, drugim zakonodavstvom u području usluga od općeg gospodarskog interesa.

(37) Područje primjene Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o dodjeli potpora za promet željeznicom, cestama i unutarnjim plovnim putovima¹² sadržan je u ovoj Uredbi. Ta se Uredba smatra zastarjelom jer ograničava primjenu članka 73. Ugovora bez pružanja prikladne pravne osnove za odobravanje trenutnih investicijskih programa, posebno u vezi s ulaganjima u prometnu infrastrukturu u javno-privatnim partnerstvima. Prema tome, potrebno ju je ukinuti kako bi se članak 73. Ugovora mogao pravilno primjenjivati na stalni razvoj sektora ne dovodeći u pitanje ovu Uredbu ili Uredbu Vijeća (EEZ) br. 1192/69 od 26. lipnja 1969. o zajedničkim pravilima o normalizaciji računa željezničkih poduzetnika¹³. S ciljem daljnjeg olakšavanja primjene mjerodavnih pravila Zajednice, Komisija će predložiti smjernice za državne potpore za ulaganje u željeznicu, uključujući ulaganja u infrastrukturu u 2007. godini.

(38) S ciljem ocjene provedbe ove Uredbe i kretanja u području pružanja usluga javnog prijevoza putnika u Zajednici, a posebno kvalitete usluga javnog prijevoza putnika i učinaka dodjele ugovora o pružanju javnih usluga izravnim putem, Komisija bi trebala sastaviti izvješće. Ovo izvješće, ako je to potrebno, mogu popratiti odgovarajući prijedlozi za izmjenu i dopunu ove Uredbe,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

¹² SL L 130, 15.6.1970., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 543/97 (SL L 84, 26.3.1997., str. 6.).

¹³ SL L 156, 28.6.1969., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1791/2006 (SL L 363, 20.12.2006., str. 1.).

Svrha i područje primjene

1. Svrha ove Uredbe je određivanje kako, u skladu s pravilima zakonodavstva Zajednice, nadležna tijela mogu djelovati u području javnog prijevoza putnika da bi zajamčila pružanje usluga od općeg interesa koje su, između ostalog, brojnije, sigurnije, kvalitetnije ili pružene uz niži trošak od onih koje bi samo tržište moglo ponuditi.

S tim ciljem ova Uredba utvrđuje uvjete po kojima nadležna tijela, prilikom propisivanja obveza javnih usluga ili njihovog ugovaranja, operaterima javnih usluga nadoknađuju nastale troškove i/ili dodjeljuju ekskluzivna prava u zamjenu za ispunjavanje obveza javnih usluga.

2. Ova se Uredba primjenjuje na nacionalno i međunarodno obavljanje usluga javnog putničkog prijevoza željeznicom, drugim načinima prijevoza prugom, te cestom, osim na usluge koje se pružaju uglavnom zbog svoje povijesne važnosti ili turističkog značaja. Države članice mogu primjenjivati ovu Uredbu na javni prijevoz putnika unutarnjim plovnim putovima i, ne dovodeći u pitanje Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža)¹⁴, na nacionalna mora.

3. Ova se Uredba ne primjenjuje na koncesije za javne radove u smislu članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 2004/17/EZ ili članka 1. stavka 3. Direktive 2004/18/EZ.

Članak 2.

Definicije

U smislu ove Uredbe:

(a) „javni prijevoz putnika” znači usluge prijevoza putnika od općeg gospodarskog interesa dostupne javnosti na nediskriminirajućoj i stalnoj osnovi;

(b) „nadležno tijelo” znači svako tijelo javne vlasti ili skupinu tijela javne vlasti države članice ili država članica s ovlastima intervencije u javni prijevoz putnika na danom zemljopisnom području, odnosno svako tijelo kojem je dana takva nadležnost;

(c) „lokalno nadležno tijelo” znači svako nadležno tijelo čije zemljopisno područje nadležnosti nije cijela država;

(d) „operater javne usluge” znači svakog javnog ili privatnog poduzetnika ili skupinu takvih poduzetnika koji pružaju usluge javnog prijevoza putnika ili javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika;

(e) „obveza pružanja javne usluge” znači zahtjev koji definira ili odredi nadležno tijelo kako bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater, kad bi promatrao

¹⁴ SL L 364, 12.12.1992., str. 7.

samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade;

(f) „ekskluzivno pravo“ znači pravo operatera javne usluge na obavljanje pojedinih usluga javnog prijevoza putnika na određenoj liniji ili mreži odnosno na određenom području, isključujući sve druge takve operatere;

(g) „naknada za javnu uslugu“ znači svaku korist, posebno financijsku, koju nadležno tijelo dodijeli izravno ili neizravno iz javnih sredstava tijekom razdoblja provedbe obveze pružanja javne usluge ili u vezi s tim razdobljem;

(h) „izravna dodjela“ znači dodjelu ugovora o pružanju javne usluge danom operateru javne usluge bez prethodnog postupka konkurentnog javnog nadmetanja;

(i) „ugovor o pružanju javne usluge“ znači jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru, obuhvaćenim obavezama pružanja javne usluge; ovisno o pravu države članice, ugovor također može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo:

- u obliku pojedinačnog zakonodavnog ili regulatornog akta ili

- sadržavajući uvjete prema kojima samo nadležno tijelo pruža usluge ili povjerava pružanje takvih usluga unutarnjem operateru;

(j) „unutarnji operater“ znači zasebnu pravnu osobu nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima kontrolu sličnu onoj nad vlastitim odjelima;

(k) „vrijednost“ znači vrijednost usluge, linije, ugovora o pružanju javnih usluga ili sustava naknada za javni prijevoz putnika, koja odgovara ukupnom iznosu naknada, prije poreza, operateru ili operaterima javnih usluga, uključujući naknade svih vrsta koje plaćaju tijela javne vlasti i prihode od prodaje karata koji nisu vraćeni predmetnom nadležnom tijelu;

(l) „opće pravilo“ znači mjeru koja se bez diskriminacije primjenjuje na sve usluge javnog prijevoza putnika iste vrste na danom zemljopisnom području za koje je odgovorno nadležno tijelo;

(m) „integrirane usluge javnog prijevoza putnika“ su međusobno povezane usluge prijevoza unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, sustavom izdavanja karata i rasporedom linija.

Članak 3.

Ugovori o pružanju javnih usluga i opća pravila

1. Ako nadležno tijelo odluči dodijeliti ekskluzivno pravo i/ili naknadu bilo kakvog karaktera operateru po svom izboru u zamjenu za ispunjavanje obveza pružanja javnih usluga, to čini u okviru ugovora o javnim uslugama.

2. Iznimno od stavka 1., obveze pružanja javnih usluga kojima je cilj uspostava maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika također mogu podlijegati općim pravilima. U skladu s načelima navedenima u člancima 4. i 6. te u Prilogu, nadležno tijelo nadoknađuje operateru javne usluge neto financijski učinak, bio on pozitivan ili negativan, troškova koje je pretrpio i prihoda koje je ostvario poštivanjem tarifnih obveza utvrđenih u općim pravilima, i to na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu. Ovo je neovisno o pravu nadležnih tijela da obveze obavljanja javnih usluga kojima se određuju maksimalne tarife ugrade u ugovore o javnim uslugama.

3. Ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 73., 86., 87. i 88. Ugovora, države članice iz područja primjene ove Uredbe mogu isključiti opća pravila o financijskoj naknadi za obveze obavljanja javnih usluga kojima se određuju maksimalne tarife za učenike, studente, vježbenike i osobe s ograničenom pokretljivošću. Ova se opća pravila priopćavaju u skladu s člankom 88. Ugovora. Svaka takva obavijest sadrži cjelovite informacije o mjeri i, posebno, pojedinosti metode izračuna.

Članak 4.

Obvezni sadržaj ugovora o pružanju javnih usluga i općih pravila

1. Ugovori o pružanju javnih usluga i opća pravila:

(a) jasno definiraju obveze pružanja javnih usluga kojih se operater javnih usluga treba pridržavati, kao i predmetno zemljopisno područje;

(b) unaprijed utvrđuju na objektivan i transparentan način

(i) parametre na temelju kojih se računa eventualno plaćanje naknade, i

(ii) prirodu i doseg svih dodijeljenih ekskluzivnih prava,

na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu. U slučaju ugovora o pružanju javnih usluga dodijeljenih u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. i 6., ovi se parametri utvrđuju na način da plaćanje naknade ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje neto financijskog učinka troškova koji su pretrpljeni i prihoda koji su ostvareni ispunjavanjem obveza pružanja javnih usluga, uzimajući u obzir odnosni prihod zadržan kod operatera javnih usluga i njegovu razumnu dobit;

(c) određuju načine raspoređivanja troškova povezanih s pružanjem usluga. Ti troškovi mogu uključivati posebno troškove osoblja, energije, infrastrukturnih naknada, održavanja i popravaka vozila javnog prijevoza, voznog parka i instalacija potrebnih za obavljanje usluga putničkog prijevoza, kao i fiksne troškove i primjereni povrat na kapital.

2. Ugovori o pružanju javnih usluga i opća pravila određuju načine raspoređivanja prihoda od prodaje karata koji operater javnih usluga smije zadržati, otplatiti nadležnom tijelu ili podijeliti s potonjim.

3. Trajanje ugovora o pružanju javnih usluga ograničeno je i ne smije prelaziti 10 godina za usluge gradskog i međugradskog autobusnog prijevoza, te 15 godina za usluge putničkog prijevoza željeznicom ili drugim načinima prijevoza prugom. Trajanje ugovora o pružanju javnih usluga vezanih uz nekoliko načina prijevoza ograničeno je na 15 godina ako prijevoz željeznicom ili drugim tračnim prijevoznim sredstvima predstavlja više od 50 % vrijednosti predmetne usluge.

4. Ako je potrebno, uzimajući u obzir uvjete amortizacije imovine, trajanje ugovora o pružanju javnih usluga smije biti produljeno za najviše 50 % ako operater javne usluge pribavi imovinu koja je kako značajna u odnosu na sveukupnu imovinu potrebnu za obavljanje usluga putničkog prijevoza obuhvaćenih ugovorom o pružanju javnih usluga, tako i vezana u svojoj glavnini uz usluge putničkog prijevoza obuhvaćene ugovorom.

Ako je to opravdano troškovima proizašlim iz pojedinih zemljopisnih okolnosti, trajanje ugovora o pružanju javnih usluga navedenih u stavku 3. smije se u najudaljenijim regijama produljiti za najviše 50 %.

Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi s izvanrednom infrastrukturom, voznim parkom ili ulaganjem u vozila, odnosno ako je ugovor o pružanju javnih usluga dodijeljen konkurentnim javnim nadmetanjem, taj ugovor može imati dulje trajanje. Kako bi se u tom slučaju osigurala transparentnost, nadležno tijelo u roku od jedne godine nakon zaključenja ugovora prosljeđuje Komisiji ugovor o pružanju javnih usluga i elemente koji opravdavaju njegovo dulje trajanje.

5. Ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo i pravo Zajednice, uključujući kolektivne ugovore između socijalnih partnera, nadležna tijela mogu od operatera javne usluge zahtijevati da radnicima koji su prethodno zaposleni radi pružanja usluge dodijeli prava koja bi imali da je postojao prijenos u smislu Direktive 2001/23/EZ. Ako nadležna tijela zahtijevaju da se operateri javnih usluga usklade s određenim društvenim standardima, dokumenti javnog nadmetanja i ugovori o pružanju javnih usluga trebaju navesti predmetno osoblje i pružiti transparentne detalje njihovih ugovornih prava i uvjeta pod kojima se zaposlenici smatraju povezanim s uslugama.

6. Ako nadležna tijela u skladu s nacionalnim pravom zahtijevaju od operatera javnih usluga usklađenje s određenim standardima kvalitete, ti se standardi uključuju u dokumente javnog nadmetanja i ugovore o pružanju javne usluge.

7. Dokumenti javnog nadmetanja i ugovori o pružanju javne usluge trebaju na transparentan način iskazati može li se razmotriti podugovaranje i, ako može, u kojem opsegu. Ako se koristi podugovaranje, od operatera kojem je povjereno upravljanje i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika u skladu s ovom Uredbom zahtijeva se da sam pruža glavninu usluga javnog prijevoza putnika. Ugovor o pružanju javne usluge koji istovremeno obuhvaća oblikovanje, izgradnju i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika može omogućiti potpuno podugovaranje za obavljanje tih usluga. Ugovor o pružanju javne usluge, u skladu s nacionalnim pravom i pravom Zajednice, određuje uvjete koji se primjenjuju na podugovaranje.

Članak 5.

Dodjela ugovora o pružanju javne usluge

1. Ugovori o pružanju javne usluge dodjeljuju se u skladu s pravilima utvrđenima u ovoj Uredbi. Međutim, ugovori o uslugama ili ugovori o pružanju javnih usluga kako su definirani u Direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ za usluge javnog prijevoza putnika autobusom ili tramvajem dodjeljuju se u skladu s postupcima propisanim onim Direktivama u kojima takvi ugovori nemaju oblik ugovora o koncesijama za usluge definiran u tim Direktivama. Kada se ugovori dodjeljuju u skladu s Direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ, odredbe stavaka 2. do 6. ovog članka ne primjenjuju se.

2. Osim ako je to zabranjeno nacionalnim zakonom, svako lokalno nadležno tijelo, bilo ono pojedinačno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, može odlučiti samo pružati usluge javnog prijevoza putnika ili izravno dodijeliti ugovore o pružanju javne usluge zasebnoj pravnoj osobi nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima kontrolu sličnu onoj nad vlastitim odjelima. Kada lokalno nadležno tijelo donese takvu odluku, vrijedi sljedeće:

(a) u svrhu određivanja ima li lokalno nadležno tijelo kontrolu, u obzir se uzimaju činitelji kao što su stupanj zastupljenosti u administrativnim, upravljačkim ili nadzornim tijelima, s tim povezani navodi u osnivačkim aktima, vlasništvo, stvarni utjecaj i kontrola nad strateškim odlukama i pojedinačnim odlukama uprave. U skladu s pravom Zajednice, stopostotno vlasništvo lokalnog nadležnog tijela, a posebno u slučaju javno-privatnih partnerstava, nije obvezni uvjet za postojanje kontrole u smislu ovog stavka, ukoliko postoji prevladavajući javni utjecaj te se kontrola može postići na temelju drugih kriterija;

(b) uvjet primjene ovog stavka jest da unutarnji operater i svaki subjekt nad kojim taj operater ima čak i minimalni utjecaj obavljaju svoje aktivnosti javnog prijevoza putnika unutar teritorija lokalnog nadležnog tijela, bez obzira na moguće izlazne linije ili druge sporedne elemente tih aktivnosti koji zadiru na teritorij susjednih lokalnih nadležnih tijela, kao i da ne sudjeluju u konkurentnim javnim nadmetanjima vezanima uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika i organiziranih izvan teritorija lokalnog nadležnog tijela;

(c) neovisno o točki (b), unutarnji operater može sudjelovati u pravednim konkurentnim javnim nadmetanjima u razdoblju od najviše dvije godine prije isteka njegovog izravno dodijeljenog ugovora o pružanju javne usluge, pod uvjetom da je donesena konačna odluka da se usluge javnog prijevoza putnika obuhvaćene ugovorom unutarnjeg operatera podvrgnu pravednom konkurentnom javnom nadmetanju, te da unutarnji operater nije zaključio nijedan drugi izravno dodijeljeni ugovor o pružanju javne usluge;

(d) ne postoji li lokalno nadležno tijelo, točke (a), (b) i (c) primjenjuju se na državno tijelo u korist zemljopisnog područja koje ne obuhvaća čitavu državu, pod uvjetom da unutarnji operater ne sudjeluje u konkurentnim javnim nadmetanjima vezanima uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika i organiziranim izvan područja za koje je dodijeljen ugovor o pružanju javne usluge;

(e) razmatra li se podugovaranje prema članku 4. stavku 7., unutarnji operater obavezan je sam pružati glavnog usluge javnog prijevoza putnika.

3. Sva nadležna tijela koja su se opredijelila za treću stranu koja nije njihov unutarnji operater dodjeljuju ugovore o pružanju javne usluge na temelju konkurentnog javnog natječajnog postupka, osim u slučajevima opisanima u stavcima 4., 5. i 6. Postupak usvojen za konkurentno javno nadmetanje treba biti otvoren za sve operatere i pravedan te poštivati načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i mogućeg predizbora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima kako bi se odredio najbolji način ispunjavanja specifičnih ili složenih uvjeta.

4. Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležna tijela mogu odlučiti izravno dodijeliti ugovore o pružanju javne usluge ako je njihova prosječna godišnja vrijednost procijenjena na manje od EUR 1 000 000, odnosno ako se odnose na manje od 300 000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.

U slučaju ugovora o pružanju javne usluge izravno dodijeljenog malom ili srednjem poduzetniku koji posluje s najviše 23 vozila, ovi pragovi mogu se povisiti na manje od EUR 2 000 000 procijenjene prosječne godišnje vrijednosti, ili na manje od 600 000 kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.

5. U slučaju prekida usluga ili neposrednog rizika nastanka takve situacije, nadležno tijelo može poduzeti izvanrednu mjeru. Ova izvanredna mjera može imati oblik izravne dodjele, službenog sporazuma o produljenju ugovora o pružanju javne usluge ili zahtjeva za ispunjavanje određenih obveza pružanja javnih usluga. Operater javne usluge ima pravo žalbe na odluku kojom se nameće ispunjavanje obveza pružanja određenih javnih usluga. Dodjela ili produljenje ugovora o pružanju javne usluge izvanrednom mjerom odnosno nametanje takvog ugovora ne smije biti dulje od dvije godine.

6. Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležna tijela mogu odlučiti izravno dodijeliti ugovore o pružanju javne usluge ako se oni odnose na prijevoz željeznicom, izuzevši druge načine prijevoza tračnicama kao što su metro ili tramvaj. Iznimno od članka 4. stavka 3., takvi ugovori ne smiju trajati dulje od 10 godina, osim u slučajevima u kojima se primjenjuje članak 4. stavak 4.

7. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se odluke donesene u skladu sa stavcima 2. do 6. mogu revidirati brzo i učinkovito, na zahtjev svake osobe u čijem interesu jest ili je bilo dobivanje pojedinog ugovora i koja je oštećena ili postoji rizik da bude oštećena navodnom povredom, iz razloga što su takve odluke dovele do povrede prava Zajednice ili nacionalnih pravila kojima se to pravo provodi.

Ako tijela zadužena za postupke revizije nisu sudskog karaktera, uvijek trebaju dati pisana obrazloženja svojih odluka. Nadalje, u takvom slučaju mora se omogućiti da se sve navodne nezakonite mjere koje je donijelo tijelo za reviziju, odnosno svaka navodna nepravilnost u izvršenju ovlasti povjerenih tom tijelu, podvrgne sudskoj reviziji ili reviziji drugog tijela koje je sudsko tijelo u smislu članka 234. Ugovora, nezavisno i od tijela ugovaratelja i od tijela za reviziju.

Članak 6.

Naknada za javnu uslugu

1. Sve naknade vezane uz opća pravila ili uz ugovor o pružanju javne usluge trebaju biti u skladu s odredbama iz članka 4., bez obzira na to kako je ugovor dodijeljen. Sve naknade, bilo koje prirode, vezane uz ugovore o pružanju javne usluge koji su dodijeljeni izravno u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. ili 6., odnosno vezane uz opća pravila također trebaju biti u skladu s odredbama utvrđenima u Prilogu.

2. Na pisani zahtjev Komisije države članice unutar razdoblja od tri mjeseca, ili duljeg razdoblja utvrđenog u tom zahtjevu, dostavljaju sve podatke koje Komisija smatra nužnima za utvrđivanje je li dodijeljena naknada sukladna s ovom Uredbom.

Članak 7.

Objavljivanje

1. Svako nadležno tijelo jednom godišnje objavljuje skupno izvješće o obvezama pružanja javnih usluga za koje je ono odgovorno, o odabranim operaterima javnih usluga, plaćenim naknadama i ekskluzivnim pravima koja su uz naknadu dodijeljena tim operaterima javnih usluga. Ovo izvješće razlučuje autobusni od željezničkog prijevoza, omogućuje nadzor i ocjenjivanje provedbe, kvalitete i financiranja mreže javnog prijevoza i, ako je prikladno, pruža podatke o prirodi i opsegu svih dodijeljenih ekskluzivnih prava.

2. Svako nadležno tijelo treba poduzeti potrebne mjere kako bi osiguralo da barem sljedeći podaci budu objavljeni u Službenom listu Europske unije, najmanje jednu godinu prije objave poziva na javno nadmetanje ili jednu godinu prije izravne dodjele:

(a) ime i adresa nadležnog tijela;

(b) vrsta predviđene dodjele;

(c) usluge i područja potencijalno obuhvaćena dodjelom.

Nadležna tijela mogu odučiti ne objaviti ove podatke ako se ugovor o pružanju javne usluge odnosi na manje od 50 000 godišnje prijeđenih kilometara pri pružanju usluga javnog prijevoza putnika.

Ako se ovi podaci promijene nakon njihove objave, nadležno tijelo objavljuje ispravak što je prije moguće. Ovaj ispravak ne dovodi u pitanje datum objave izravne dodjele ili poziva na javno nadmetanje.

Ovaj se stavak ne odnosi na članak 5. stavak 5.

3. U slučaju izravne dodjele ugovora o pružanju javne usluge za prijevoz željeznicom, kako je određeno člankom 5. stavkom 6., nadležno tijelo treba objaviti sljedeće podatke u roku jedne godine od dodjele:

- (a) naziv ugovorne strane, njezinu vlasničku strukturu i, ako je to prikladno, naziv subjekta ili subjekata koji nad njom imaju zakonsku kontrolu;
- (b) trajanje ugovora o pružanju javne usluge;
- (c) opis usluga putničkog prijevoza koje će se pružati;
- (d) opis parametara financijske naknade;
- (e) ciljevi u smislu kvalitete, kao što su točnost, pouzdanost i primjenjive nagrade i penali;
- (f) uvjeti vezani uz nužno potrebna sredstva.

4. Ako to zainteresirana stranka zatraži, nadležno tijelo joj treba proslijediti razloge svoje odluke o izravnoj dodjeli ugovora o pružanju javne usluge.

Članak 8.

Prijelazno razdoblje

1. Ugovori o pružanju javne usluge dodjeljuju se u skladu s pravilima utvrđenima ovom Uredbom. Međutim, ugovori o pružanju usluga ili ugovori o pružanju javnih usluga kako je definirano u Direktivi 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ za usluge javnog prijevoza putnika autobusom ili tramvajem dodjeljuju se u skladu s postupcima predviđenima onim Direktivama u kojima ti ugovori nemaju oblik ugovora o koncesijama za usluge kako je definirano u tim Direktivama. Kada se ugovori dodjeljuju u skladu s Direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ, odredbe stavaka 2. do 4. ovog članka ne primjenjuju se.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., dodjela ugovora o pružanju javne usluge željeznicom ili cestom treba biti u skladu s člankom 5. od 3. prosinca 2019. Tijekom ovog prijelaznog razdoblja države članice trebaju poduzeti mjere postupnog usklađivanja s člankom 5. kako bi se izbjegli ozbiljni strukturni problemi, posebno oni vezani uz prijevozne kapacitete.

U roku šest mjeseci nakon prve polovine prijelaznog razdoblja, države članice Komisiji dostavljaju izvješće o napretku s naglaskom na provedbi postupnog dodjeljivanja ugovora o pružanju javne usluge u skladu s člankom 5. Na temelju izvješća o napretku država članica, Komisija može predložiti odgovarajuće mjere upućene državama članicama.

3. U primjeni stavka 2. ne uzimaju se u obzir ugovori o pružanju javne usluge dodijeljeni u skladu s pravom Zajednice i nacionalnim pravom:

- (a) prije 26. srpnja 2000. na temelju pravednog konkurentnog natječajnog postupka;

(b) prije 26. srpnja 2000. na temelju postupka različitog od pravednog konkurentnog natječajnog postupka;

(c) poslije 26. srpnja 2000. i prije 3. prosinca 2009. na temelju pravednog konkurentnog natječajnog postupka;

(d) poslije 26. srpnja 2000. godine i prije 3. prosinca 2009. na temelju postupka različitog od pravednog konkurentnog natječajnog postupka.

Ugovori navedeni pod (a) mogu se nastaviti do svoga isteka. Ugovori spomenuti pod (b) i (c) mogu se nastaviti do svoga isteka, ali ne dulje od 30 godina. Ugovori spomenuti pod (d) mogu se nastaviti do svoga isteka, uz uvjet da su ograničenog trajanja usporedivog s trajanjima određenima u članku 4.

Ugovori o pružanju javne usluge mogu se nastaviti do svoga isteka ako bi njihov prekid doveo do prekomjernih pravnih ili gospodarskih posljedica, te uz uvjet da je Komisija dala svoju suglasnost.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., nadležna tijela mogu se u drugom dijelu prijelaznog razdoblja utvrđenog u stavku 2. opredijeliti za izuzeće od sudjelovanja u dodjeli ugovora pozivom na javno nadmetanje onih operatera javnih usluga koji ne mogu dostaviti dokaze da vrijednost usluga javnog prijevoza za koje primaju naknadu ili imaju ekskluzivno pravo dodijeljeno u skladu s ovom Uredbom predstavlja barem polovinu vrijednosti svih usluga javnog prijevoza za koje primaju naknadu ili imaju ekskluzivno pravo. Takvo se izuzeće ne primjenjuje na operatere javnih usluga koji obavljaju usluge koje su predmet javnog nadmetanja. Za primjenu ovog kriterija ne uzimaju se u obzir ugovori o pružanju javne usluge dodijeljeni kroz izvanrednu mjeru opisanu u članku 5. stavku 5.

Ako nadležna tijela koriste mogućnost spomenutu u prvom podstavku, trebaju to činiti bez diskriminacije, izuzeti sve potencijalne operatere javnih usluga koji zadovoljavaju ovaj kriterij i obavijestiti sve potencijalne operatere o svojoj odluci na početku postupka dodjele ugovora o pružanju javne usluge.

Predmetna nadležna tijela obavještavaju Komisiju o svojoj namjeri primjene ove odredbe barem dva mjeseca prije objave poziva na javno nadmetanje.

Članak 9.

Sukladnost s Ugovorom

1. Naknada za pružanje usluga javnog prijevoza putnika ili za poštivanje tarifnih obveza ustanovljenih općim pravilima, koja je plaćena u skladu s ovom Uredbom, sukladna je sa zajedničkim tržištem. Takva je naknada izuzeta od obveze prethodne prijave utvrđene u članku 88. stavku 3. Ugovora.

2. Ne dovodeći u pitanje članke 73., 86., 87. i 88. Ugovora, države članice mogu nastaviti dodjeljivati potpore za sektor prijevoza u skladu s člankom 73. Ugovora koje zadovoljavaju

potrebe koordinacije prijevoza ili predstavljaju naknadu za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih konceptu javne usluge, osim onih obuhvaćenih ovom Uredbom, a posebno:

(a) do stupanja na snagu zajedničkih pravila o raspoređivanju infrastrukturnih troškova, kada se potpore dodjeljuju poduzetnicima koji moraju snositi troškove vezane uz infrastrukturu koju koriste, dok drugi poduzetnici ne snose sličan teret. Kod određivanja iznosa potpore koja se tako dodjeljuje, uzimaju se u obzir troškovi infrastrukture koje konkurentni vidovi prijevoza ne moraju snositi;

(b) kada je svrha potpore promicanje istraživanja ili razvoja sustava prijevoza i tehnologija prijevoza koje su ekonomičnije za Zajednicu općenito.

Takve potpore ograničene su na fazu istraživanja i razvoja te ne smiju obuhvaćati komercijalno iskorištavanje takvih sustava i tehnologija prijevoza.

Članak 10.

Ukidanje

1. Uredba (EEZ) br. 1191/69 stavlja se izvan snage. Međutim, njezine se odredbe nastavljaju primjenjivati na usluge prijevoza tereta u razdoblju od tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe.

2. Uredba (EEZ) br. 1107/70 stavlja se izvan snage.

Članak 11.

Izvješća

Nakon završetka prijelaznog razdoblja utvrđenog u članku 8. stavku 2., Komisija će objaviti izvješće o provedbi ove Uredbe i o kretanjima na području obavljanja javnog putničkog prijevoza u Zajednici, ocjenjujući posebno razvoj kvalitete usluga javnog prijevoza putnika i učinke izravnih dodjela, uz popratne odgovarajuće prijedloge, ako su potrebni, za izmjenu i dopunu ove Uredbe.

Članak 12.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu 3. prosinca 2009.

Ova Uredba je u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. listopada 2007.

*Za Europski parlament
Predsjednik*

H.-G. PÖTTERING

*Za Vijeće
Predsjednik*

M. LOBO ANTUNES

PRILOG

Pravila primjenjiva na naknade u slučajevima iz članka 6. stavka 1.

1. Naknade vezane uz ugovore o pružanju javne usluge dodijeljene izravno u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. ili 6. ili s općim pravilom moraju se izračunati u skladu s pravilima utvrđenima u ovom Prilogu.

2. Naknada ne smije prelaziti iznos koji odgovara neto financijskom učinku ekvivalentnom zbroju učinaka, pozitivnih ili negativnih, poštivanja obveza pružanja javnih usluga na troškove i prihode operatera javnih usluga. Učinci se ocjenjuju uspoređivanjem situacije u kojoj se poštuje obveza pružanja javne usluge sa situacijom koja bi postojala kad se obveza ne bi poštivala. Kako bi se izračunao neto financijski učinak, nadležno tijelo treba se voditi sljedećom shemom:

troškovi nastali u vezi s obvezom pružanja javne usluge ili skupom obveza pružanja javnih usluga koje je nametnulo nadležno tijelo ili tijela, a sadržane su u ugovoru o pružanju javnih usluga i/ili u općem pravilu,

minus svi pozitivni financijski učinci ostvareni u mreži kojom se upravlja u okviru predmetne obveze (obveza) pružanja javnih usluga,

minus primici od tarifa odnosno sve ostali prihodi ostvareni prilikom ispunjavanja predmetne obveze (obveza) pružanja javnih usluga,

plus razumna dobit,

jednako je neto financijski učinak.

3. Poštivanje obveza pružanja javnih usluga može imati učinak na moguće prijevozne aktivnosti operatera izvan predmetne obveze (obveza) pružanja javnih usluga. Stoga, kako bi se izbjegla prekomjerna naknada ili nedostatna naknada, financijski učinci na mreže operatera koje je moguće kvantificirati uzimaju se u obzir prilikom izračuna neto financijskog učinka.

4. Troškovi i prihodi moraju se izračunati u skladu s važećim računovodstvenim i poreznim pravilima.

5. Kako bi se povećala transparentnost i izbjeglo prekomjerno financiranje, ako operater javne usluge ne pruža samo usluge za koje prima naknadu i koje su dio obveze pružanja javnih usluga, nego se bavi i drugim aktivnostima, računi tih javnih usluga moraju biti odvojeni tako da barem sljedeći uvjeti budu zadovoljeni:

- operativni računi svake od ovih djelatnosti moraju biti odvojeni i raspodjela odgovarajuće imovine i fiksnih troškova mora biti utvrđena u skladu s važećim računovodstvenim i poreznim pravilima;

- predmetna javna usluga ne smije se ni u kakvim okolnostima teretiti za ikakve varijabilne troškove, odgovarajući dio fiksnih troškova i razumnu dobit vezanu uz ostale djelatnosti operatera javne usluge;

- troškovi javne usluge moraju biti u ravnoteži s prihodima od poslovanja i sredstvima koja uplaćuju tijela javne vlasti, bez mogućnosti prijenosa prihoda drugom sektoru operatera javne usluge.

6. „Razumna dobit“ mora se razumijevati kao stopa povrata na kapital koja je uobičajena u tom sektoru u danoj državi članici, a koja uzima u obzir rizik, ili odsutnost rizika, koji snosi operater javne usluge kroz intervenciju tijela javne vlasti.

7. Metoda vezana uz naknadu mora promicati očuvanje ili razvoj:

- učinkovitog upravljanja u operateru javne usluge, što može biti predmetom objektivne ocjene, i

- pružanja usluga prijevoza putnika po zadovoljavajuće visokim standardima.