

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

ОКОНЧАТЕЛЕН
A6-0131/2007

4.4.2007

*****II**

ПРЕПОРЪКА ЗА ВТОРО ЧЕТЕНЕ

по общата позиция на Съвета за приемане на регламент на Европейския парламент и на Съвета относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и отменяща Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и № 1107/70 на Съвета (13736/1/2006 – С6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Erik Meijer

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички депутати, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобрение на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правната основа, предложена от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, са отбелязани с ***потъмняване и курсив***. Отбелязването с *курсив без потъмняване* е предназначено за техническите служби и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложена поправка с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидни грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
EXPLANATORY STATEMENT	31
III. Parliament's first reading	33
V. Consideration by the Committee on Transport and Tourism.....	35
ПРОЦЕДУРА.....	37

ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

за общата позиция на Съвета с оглед приемане регламент на Европейския парламент и на Съвета относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и отменяща Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и № 1107/70 на Съвета (13736/1/2006 – С6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

(Процедура на съвместно решение: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид общата позиция на Съвета (13736/1/2006 – С6-0042/2007),
 - като взе предвид своята позиция на първо четене¹ по предложението на Комисията към Европейския парламент и Съвета (СОМ(2000)2007)²,
 - като взе предвид първото променено предложение на Комисията(СОМ(2002)0107)³,
 - като взе предвид второто променено предложение на Комисията (СОМ(2005)0319)⁴,
 - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 62 от своя правилник,
 - като взе предвид препоръката за второ четене на комисията по транспорт и туризъм (А6-0131/2007),
1. одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
 2. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента на Съвета и на Комисията.

Обща позиция на Съвета

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1
Съображение 10

(10) Contrary to Regulation (EEC) No 1191/69, the scope of which extends to public passenger transport services by inland waterway, it is not considered advisable for this Regulation to cover the

(10) В разрез с Регламент (ЕИО) № 1191/69, чието приложно поле обхваща и обществените услуги за пътнически превоз с вътрешноводен транспорт, не е препоръчително настоящия регламент

¹ ОВ С 140 Е от 13.6.2002 г., стр. 282.

² ОВ С 365 Е от 19.12.2000 г., стр. 169.

³ ОВ С 151 Е от 25.6.2002 г., стр. 146.

⁴ Все още непубликувано в ОВ.

award of public service contracts in that specific sector. The organisation of public passenger transport services by inland waterway is therefore subject to compliance with the general principles of the Treaty, unless Member States choose to apply this Regulation to *that* specific *sector*. The provisions of this Regulation do not prevent the integration of inland waterway services into a wider urban, suburban or regional public passenger transport network.

да обхваща възлагането на *договори за обществени услуги* в този конкретен сектор. Следователно *организирането* на обществените услуги за пътнически превоз с вътрешноводен транспорт *и по вътрешни морски води* трябва да съответства на общите принципи на Договора, освен ако държавите-членки не решат да приложат настоящия регламент по отношение *на тези* конкретни *сектори*. Разпоредбите на настоящия регламент не възпрепятстват включването на услугите за вътрешноводен транспорт *и по вътрешни морски води* в по-широката мрежа на вътрешноградски, крайградски или регионален обществен пътнически транспорт.

Изменение 2 Съображение 15

(15) Contracts of long duration can lead to the closing of the market for a longer period than is necessary, thus diminishing the benefits of competitive pressure. To minimise distortions of competition while protecting the quality of services, public service contracts should be of limited duration. It is, however, necessary to make provision for extending public service contracts by a maximum of half their initial duration where the public service operator has to invest in assets for which the depreciation period is exceptional and, because of their special characteristics and constraints, in the case of the outermost regions as specified in Article 299 of the Treaty. *In addition, where* a public service operator makes investments in infrastructure or in rolling stock and vehicles which are exceptional in the sense that both concern high amounts of funds, and provided the contract is awarded after

(15) Дългосрочните договори може да предизвикат затваряне на пазара за период, по-дълъг отколкото е необходимо, като по този начин намаляват ползите от конкурентния натиск. С цел ограничаване на нарушенията на конкуренцията и същевременно запазване на качеството на услугите, обществените поръчки за услуги следва да са с ограничен срок. ***Възлагането на договора трябва да зависи от положителното им приемане от потребителите; това трябва периодично да се проверява от компетентния орган, съгласно предварително установени процедури, които гарантират обективност.*** Необходимо е, обаче, да се предвиди възможност за удължаване *на договорите за обществени услуги* най-много за период, равняващ се на половината от първоначалната им

a fair competitive tendering procedure, ***an even longer extension should be possible.***

продължителност, когато *изпълнителят* на обществената услуга трябва да инвестира в *активи*, чийто амортизационен срок е изключително дълъг и, поради по-особените им характеристики и ограничения, в случая с най-отдалечените райони, посочени в член 299 от Договора. ***Когато*** я на обществена услуга направи инвестиция в инфраструктура или подвижен състав и превозни средства, които представляват изключение в смисъл, че и двете са свързани с големи финансови средства, и при условие че договорът е възложен след справедлива конкурентна тръжна процедура, ***след направената инвестиция се определя остатъчната цена за онази част, която не се амортизира по време на срока на договора и която през следващия период е за сметка на страната по договора, която замества изпълнителя, който е направил инвестицията.***

Изменение 3
Съображение 17

(17) In keeping with the principle of subsidiarity, competent authorities are free to establish quality standards for public service obligations, for instance with regard to minimal working conditions, passenger rights, the needs of persons with reduced mobility ***or*** environmental protection.

(17) Спазвайки принципа на субсидиарност, компетентните органи имат свободата ***да избират начина, по който те*** да определят ***социалните критерии и критериите за качество, за да запазят и подобрят*** стандартите за качество относно задълженията за извършване на обществени услуги, например що се отнася до минималните работни условия, правата на пътниците, нуждите на хората с намалена *двигателна активност, опазването* на околната среда, ***сигурността на пътниците и служителите, както и задълженията по колективното споразумение и други правила и споразумения, свързани с местоработата и социалната***

защита на местото, където се предоставя услугата. За да се гарантират прозрачни и съизмерими условия за съревнование между доставчиците, специални изисквания за качество на услугите, наложени от компетентните органи трябва да се позовават, при наличие на такива, на Европейските стандарти за качество 13816 и 15140, одобрени през 2002 г. от Европейския комитет по стандартизация (CEN).

Освен това, във всички случаи трябва да се гарантира, че общовалидните разпоредби за тези области ще бъдат спазвани под същата форма и за обществените услуги за железопътни пътнически и автомобилни транспортни услуги.

Обосновка

Service-level agreements should be provided for, and the conditions for the award of operating licences should refer as clearly as possible to quality of service for the consumer. The European Parliament has adopted this position in its first reading (Amendments 32 and 37-51), and the Commission has already adopted these amendments (COM(2002)107, Article 4a). In order to achieve that together with social protection of employees in competition, it is not enough to define social protection as a criterion to be applied by the competent authority on a voluntary basis.

Изменение 4 Съображение 20

(20) Where a public authority chooses to entrust a general interest service to a third party, it must select the public service operator in accordance with Community law on public contracts and concessions, as established by Articles 43 to 49 of the Treaty, and the principles of transparency and equal treatment. In particular, the provisions of this Regulation are to be without prejudice to the obligations applicable to public authorities by virtue of the directives on the award of public

(20) Когато публичен орган реши да възложи договор за услуга от общ интерес на трета страна, той трябва да избере изпълнителя на обществена услуга в съответствие със законодателството на Общността в областта на обществените поръчки и концесиите, съгласно членове 43-49 от Договора, и принципите на прозрачност и равно третиране. В частност, разпоредбите на настоящия регламент не засягат задълженията, приложими

contracts, where public service contracts fall within their scope.

спрямо публичните *органи* по силата на директивите за възлагане на обществени поръчки, когато обществените поръчки за услуги попадат в тяхното приложно поле. **Нужно е да се осигури единна правна защита на лицата, които се интересуват от кандидатстване за изпълнение на обществени поръчки, която да не разграничава договорите, възложени по настоящия регламент и тези, възложени по Директиви 2004/17/ЕО и 2004/18 ЕО.**

Следователно, разпоредбите на Директива 89/665/ЕИО трябва еднакво да се прилагат за проверка на всички процедури, които да не е от значение дали възлагането е съобразно този регламент или съобразно директивите за възлагане на обществени поръчки. За проверка на всички процедури, свързани с обявяване на търг.

Обосновка

To avoid jeopardising the continuity of transport services, we need a legal protection procedure that will quickly produce conclusive results. To be effective, legal protection must also avoid the possibility of divergent decisions on the same case. Accordingly there needs to be uniform legal protection for the award of public service contracts, including service concessions and public service contracts covered by Directives 2004/17/EC and 2004/18/EC, in accordance with the established procedure of Directive 89/665/EEC.

Изменение 5 Съображение 20а (ново)

(20а) Когато транспортните предприятия по собствена инициатива предлагат услуги в обществения пътнически превоз, е необходимо компетентният местен орган да може да се откаже от конкурентна тръжна процедура и да насърчи предприемаческата инициатива чрез пряко предоставяне на изключително право с определен срок в полза на изпълнителя на обществената услуга.

Гарантирането на финансово компенсирание за изпълнението на задълженията за обществени услуги съгласно член 3, параграф 1 от Регламента не е възможно по тази процедура. Това не се отнася за финансовото компенсирание по член 3, параграф 2 от Регламента.

Обосновка

Undertakings are often able to assess the need for public transport services better and more quickly than the local competent authorities. Where transport services are launched on the initiative of undertakings it must be possible to award the initiator exclusive rights on a temporary, once-only basis. If transport services initiated by undertakings had to be subjected to a tendering procedure by the competent authority in order to be awarded the necessary exclusive rights, this would remove any motivation for innovation on the part of undertakings.

Изменение 6
Съображение 26

(26) The compensation granted by competent authorities to cover the costs incurred in discharging public service obligations should be calculated in a way that prevents overcompensation. Where a competent authority plans to award a public service contract without putting it out to competitive tender, it should also respect detailed rules ensuring that the amount of compensation is appropriate and reflecting a desire for efficiency and quality of service.

(26) Предоставената от компетентните органи компенсация за покриване на разходите, произтичащи от изпълнение на задълженията за обществени услуги, следва да се изчислява така, че да не допуска свръхкомпенсиране **и не води до недостатъчно компенсирание.** **Трябва да се обърне внимание, по-конкретно, на използването на резултатите при съпоставими услуги, за които след провеждане на търг е възложен договор за обществена поръчка като критерий при изчисляване на компенсациите.** Когато компетентният орган планира да възложи договор за обществена услуга без конкурентна тръжна процедура, той следва да спазва също подробни правила, които гарантират, че сумата на компенсацията е подходяща и отразява стремеж към ефективност и качество на услугата. **Един от начините за гарантиране на достатъчно високо качество е предоставянето на право за пълно компенсирание, което да зависи от**

**стандартите за качество,
отразяващи текущото технологично
състояние. .**

Обосновка

Many competent authorities still impose public service obligations (PSO) upon historical railway undertakings (RUs) without however, properly compensating the costs incurred. They impose undercompensation of the PSO requested. They can use their ownership of the RU to enforce this unsatisfactory position. While the RU should remain free to submit the most competitive price, this decision must remain a commercial decision entirely in the hands of the RU in question. The public authority should have no power to impose compensation below the actual cost of the services required.

The logic behind the method of calculating compensation is hard to follow. One way of calculating compensation in connection with the direct award of a contract – which makes sense given that the operator is a business, and which has in some cases already been used in the law of the Member States – is to use the market price for comparable services as a benchmark. This would also comply with the 4th criterion of the Court of Justice and avoid the legal uncertainty which a conflict with the judgment of 24 July 2003 in Court of Justice case 280/00 would engender.

Изменение 7
Съображение 27

27) By appropriately considering any effect of complying with the public service obligations on the demand of public passenger transport services in the calculation scheme of the Annex, the competent authority and the public service operator can prove that **overcompensation** has been avoided.

(27) Чрез целесъобразно отчитане на всяко последствие от спазването на задълженията за предоставяне на обществени услуги върху търсенето на обществени услуги за пътнически превоз в схемата за изчисляване в приложението, компетентният орган и изпълнителят на обществени услуги могат да докажат, че е избегната **свръхкомпенсация или недостатъчно компенсиране.**

Обосновка

The aim is to ensure legal certainty with regard to the compensation calculation scheme contained in the Annex. The size of the compensation should be adequate to cover the costs incurred in discharging public service obligations.

Изменение 8
Съображение 31

(31) During the transitional period, the introduction of the provisions of this Regulation by the competent authorities may take place at different times. It may therefore be possible, during this period, that public service operators from markets not yet affected by the provisions of this Regulation tender for public service contracts in markets that have been opened to controlled competition more rapidly. In order to avoid, by means of proportionate action, any imbalance in the opening of the public transport market, competent authorities should be able to refuse, in the second half of the transitional period, tenders from undertakings, *more than half the value of* the public transport services *performed by* which are not *granted* in accordance with this Regulation, provided that this is applied without discrimination and decided in advance of an invitation to tender.

(31) По време на преходния период въвеждането на разпоредбите на настоящия регламент от компетентните органи може да се извършва по различно време. Следователно, по време на този период е възможно изпълнителите на обществени услуги от пазари, които все още не са засегнати от разпоредбите на настоящия регламент, да участват в търгове за възлагане на обществени поръчки за услуги на пазари, които са възприели по-бързо принципа на контролирана конкуренция. За да избегне, посредством съответстваща намеса, какъвто и да е дисбаланс в отварянето на пазара на обществен транспорт, компетентните *органи* следва да имат право да отказват, по време на втората половина от преходния период, тържни оферти от предприятия, *при които договорите за извършване* обществени услуги за пътнически превоз не са *възложени* в съответствие с настоящия регламент, при условие че това се прилага без дискриминация и е решено преди отправянето на покана за участие в търг.

Изменение 9 Съображение 36

(36) The scope of Council Regulation (EEC) No 1107/70 of 4 June 1970 on the granting of aids for transport by rail, road and inland waterway is covered by this Regulation. That Regulation is considered obsolete while limiting the application of Article 73 of the Treaty without granting an appropriate legal basis for authorising current investment schemes, in particular in relation to investment in transport infrastructure in a public private partnership. It should therefore be repealed in order for Article 73 of the Treaty to be

(36) Приложното поле на Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 г. за отпускането на помощи за железопътния транспорт, автомобилния и вътрешноводния транспорт се *обхваща от разпоредбите* на настоящия регламент. Този регламент се счита за неактуален, тъй като ограничава *прилагането* на член 73 от Договора, без да осигурява подходящо правно основание за разрешаване на текущи инвестиционни схеми, по-конкретно относно инвестиции в транспортната

properly applied to continuing developments in the sector without prejudice to this Regulation or Council Regulation (EEC) No 1192/69 of 26 June 1969 on common rules for the normalisation of the accounts of railway undertakings . With a view to further facilitating the application of the relevant Community rules, the Commission will propose State aid guidelines for railway investment, including investment in infrastructure in **2006**.

инфраструктура в публично-частно партньорство. Поради това той следва да бъде отменен, за да може член 73 от Договора да се приложи надлежно по отношение на продължаващото развитие в сектора, без да се нарушават *разпоредбите* на настоящия регламент или на Регламент 1192/69 (ЕИО) на Съвета от 26 юни 1969 г. относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия. С оглед допълнителното улесняване на прилагането на съответните *общностни правила*, Комисията ще предложи, **през 2007 г.**, насоки относно *отпускането на* държавните помощи за инвестициите в сектора на железопътния транспорт, включително инфраструктурни инвестиции.

Изменение 10
Член 1, параграф 2

2. This Regulation shall apply to the national and international operation of public passenger transport services by rail and other track-based modes and by road, except for services which are operated mainly for their historical interest or their tourist value. Member States may apply this Regulation to public passenger transport by inland waterways.

2. Настоящият регламент се прилага спрямо изпълнението обществени услуги за пътнически превоз на национално и международно равнище чрез железопътен транспорт и други видове релсов и автомобилен транспорт, с изключение на услуги, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент по отношение на обществен вътрешноводен пътнически транспорт **и във вътрешните морски води.**

Изменение 11
Член 2, буква е)

(f) "exclusive right" means a right entitling a public service operator to operate certain

е) „изключително право“ означава право, упълномощаващо *изпълнител* на

public passenger transport services on a particular route or network or in a particular area, **to the exclusion of any other such operator**;

обществена услуга, **за целите задълженията по изпълнение на обществени услуги**, да извършва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, **като същевременно напълно или частично се изключват други изпълнител на подобни услуги**;

Обосновка

The exclusive rights conferred are solely those required to perform public service obligations. An exclusive right is present where other operators are excluded from operating the transport services in question. This addition is necessary because the current definition does not assume the existence of an exclusive right where two undertakings are joint contractual parties to a service contract even if, owing to these rights, no other operators can obtain authorisation to operate services.

Изменение 12
Член 2, буква (и)

(i) "public service contract" means one or more legally binding acts confirming the agreement between a competent authority and a public service operator to entrust to that public service operator the management and operation of public passenger transport services subject to public service obligations; depending on the law of the Member States, the contract may also consist of a decision adopted by the competent authority:

Не касае българската версия;

- taking the form of an individual legislative or regulatory act, or
- containing conditions under which the competent authority itself provides the services or entrusts the provision of such services to an internal operator;

Обосновка

(Не касае българската версия.)

Изменение 13

Член 2, буква иа) (нова)

иа) „вътрешен изпълнител” е юридически обособено лице, върху което компетентният орган упражнява пълен контрол, сходен на този, който упражнява върху своите собствени отдели. За целите на определянето на съществуването на подобен контрол, трябва да се вземат предвид някои елементи като степен на присъствие в рамките на административните, ръководните и надзорните органи, свързаните с това спецификации в членовете за асоцииране, собственост ефективно, въздействие и контрол върху стратегическите и самостоятелните управленчески решения.

(Приемането на настоящото изменение ще наборжи промени в целия текст)

Обосновка

Repeat of the definition of internal operator as proposed by the Commission in its proposal from July 2005 (COM(2005)0319). Only competent authorities, in conformity with the provision contained in Article 2(c), may constitute themselves as an internal operator in the name of the principle of free administration of public authorities in application of the subsidiarity principle set out in Article 5 of the EC Treaty.

Изменение 14
Член 3, параграф 2

2. By way of derogation from paragraph 1, public service obligations which aim at establishing maximum tariffs for all passengers or for certain categories of passenger may also be the subject of general rules. In accordance with the principles set out in Articles 4 and 6 and in the Annex, the competent authority shall compensate the public service operators for the net financial effect, positive or negative, on costs incurred and revenues

2. *В отклонение от разпоредбите на параграф 1 задължения за извършване на обществени услуги, които целят установяване на максимални тарифи за всички пътници или някои категории пътници, могат също да бъдат предмет и на общи правила. В съответствие с принципите, определени в членове 4 и 6 и в приложението, компетентният орган компенсира изпълнителите на обществени услуги за нетното*

generated in complying with the tariff obligations established through general rules in a way that prevents overcompensation. This shall be so notwithstanding the right of competent authorities to integrate public service obligations establishing maximum tariffs in public service contracts.

*положително или отрицателно финансово въздействие върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране **и не води до недостатъчно компенсиране**.* Това не засяга правото на компетентните *органи* да включват задължения за обществени услуги, свързани с установяване на максимални тарифи, в *договорите за предоставяне на обществени услуги*.

Обосновка

Many competent authorities still impose public service obligations (PSO) upon historical railway undertakings (RUs) without however, properly compensating the costs incurred. They impose undercompensation of the PSO requested. They can use their ownership of the RU to enforce this unsatisfactory position. While the RU should remain free to submit the most competitive price, this decision must remain a commercial decision entirely in the hands of the RU in question. The public authority should have no power to impose compensation below the actual cost of the services required.

Изменение 15 Член 3, параграф 3

3. Without prejudice to the provisions of Articles 73, 86, 87 and 88 of the Treaty, Member States may exclude from the scope of this Regulation general rules on financial compensation for public service obligations which establish maximum tariffs for pupils, students, apprentices and persons with reduced mobility

3. Без да *се накърняват* разпоредбите на членове 73, 86, 87 и 88 от Договора, държавите-членки могат да изключат от *приложното поле* на настоящия регламент общи правила за финансово компенсиране на задължения за извършване на обществени услуги, които установяват максимални тарифи за ученици, студенти, стажанти и лица с *ограничена двигателна активност*. ***Подобно изключване не води до свръхкомпенсиране и недостатъчно компенсиране на изпълнителя за възникналите разходи.***

Обосновка

The aim is to ensure legal certainty with regard to the compensation calculation scheme contained in the Annex. The size of the compensation should be adequate to cover the costs

incurred in discharging public service obligations.

Изменение 16
Член 3, параграф 3 а (нов)

3а. Изпълнителят на обществена услуга, който желае да прекрати или да внесе съществени изменения на обществения пътнически превоз, който предоставя като услуга, доколкото тя не е предмет на задължения за обществени услуги, съобщава това на компетентния местен орган за това поне три месеца преди това. Компетентните местни органи могат да се откажат от това изискване за уведомление.

Обосновка

Where operators provide a service in their own economic interest which meets a public service requirement, a public service contract is not essential. However, the competent local authorities must be notified of any substantial modification to the service with adequate notice, in order to give them time to take appropriate action. The amendment thus complies with the rules currently in force (Article 14(4) of Regulation (EEC) 1191/69).

Изменение 17
Член 4, параграф 1, точка (i)

i) clearly define the public service obligations with which the public service operator is to comply, and the geographical areas concerned.

i) определят ясно задълженията за извършване на обществени услуги, с които изпълнителят на обществени услуги трябва да се съобрази, ***естеството и обхвата на предоставеното изключително право*** и съответните географските райони.

Обосновка

To enable the operator to calculate the potential risk to its income, the nature and extent of the exclusive rights must be regulated in the service contract. This is also necessary to enable further exclusive rights to be awarded to third parties without any overlap, and therefore needs to meet stringent requirements as regards transparency and objectivity.

Изменение 18
Член 4, параграф 1, точка (ii)

(ii) establish in advance, in an objective and transparent manner, the parameters on the basis of which the compensation payment is to be calculated in a way that prevents overcompensation. In the case of public service contracts awarded in accordance with Article 5(2), (4), (5) and (6), these parameters shall be determined in such a way that no compensation payment may exceed the amount required to cover the net financial effect on costs incurred and revenues generated in discharging the public service obligations, taking account of revenue relating thereto kept by the public service operator and a reasonable profit;

(ii) установяват предварително по обективен и прозрачен начин параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията така, че да се предотврати свръхкомпенсиране **и не води до недостатъчно компенсиране**. При договори за обществени услуги, възложени в съответствие с член 5, параграфи 2, 4, 5 и 6, тези параметри се определят така, че да не е възможно *изплащането* на суми за компенсация да надвиши сумата, необходима за покриване на *нетното финансово въздействие* върху направените разходи и реализираните приходи при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат и приходите от тази дейност, запазени за сметка на изпълнителя, и разумна печалба; **За действителни разходи на даден изпълнител се считат разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществени услуги само ако типичен добре управляван изпълнител ги е направил при изпълнението на въпросните задължения;**

Обосновка

Many competent authorities impose public service obligations (PSO) upon historical railway undertakings (RUs) without however, properly compensating the costs incurred. In other words, they impose undercompensation of the PSO requested. They can use their ownership of the RU to enforce this unsatisfactory position. While the RU should remain free to submit the most competitive price, this decision must remain a decision entirely in the hands of the RU in question. The public authority should have no power to impose a compensation below the actual cost of the services required.

This amendment to Article 4(1) (ii) seeks to ensure that the regulation is in line with the case law of the Court of Justice on subsidies. The criterion cited here is the fourth Altmark-Trans criterion (cf. judgment of the Court of Justice in case C-280/00 (Altmark-Trans), ground 93. This is the decisive criterion intended to ensure that the services are performed efficiently and economically even in the event of direct award of contracts, and thus effectively to rule out over-compensation.

Изменение 19
Член 4, параграф 3

3. The duration of public service contracts shall be limited and shall not exceed ten years for coach and bus services and fifteen years for passenger transport services by rail or other track-based modes. The duration of public service contracts relating to several modes of transport shall be limited to fifteen years if transport by rail or other track-based modes represents more than 50 % of the value of the services in question.

3. Срокът на договорите за извършване на обществени услуги е ограничен и не надвишава десет години за междуградските и градските автобусни превози, и петнадесет години за пътническите превози с железопътен или друг вид релсов транспорт. Срокът на договори за извършване на обществени услуги, свързани с няколко вида транспорт, се ограничава до петнадесет години, ако железопътният или друг вид релсов транспорт представлява над 50 % от стойността на въпросните услуги. **За услуги, свързани с железопътния транспорт, договорите се сключват за минимален срок от три години, без да нарушават разпоредбите на член 5, параграф 5.**

Обосновка

*If they wish to provide a high-level of service provision and meet obligations deriving from the *acquis communautaire*, railway operators must make continual investments. Given the scale of these investments and their multiannual character, railway operators must be guaranteed at least a compulsory three-year contract. Shorter contracts cannot provide railway operators with the financial stability they need to provide public services.*

Изменение 20
Член 4, параграф 5 (нов)

5. Компетентните органи имат право да:
а) гарантират осигуряването на подходяща обществена услуга за превоз на пътници;
б) възложат договор за обществена услуга или да определят общите правила, гарантиращи изпълнението на обществената услуга за пътнически превоз;
в) приемат изисквания към изпълнението на обществената услуга, с цел да гарантират доброто ѝ изпълнение;

г) упражняват контрол и извършват оценка на работата на изпълнителите по договорните им задължения и спазването на общите правила;
д) предприемат действия, включително да налагат наказания или да прекратяват договорите за обществени услуги, ако изпълнителите не удовлетворят изискването за качеството или нивото на услугата, изискуеми според договора.

Обосновка

This amendment enables competent authorities to penalise or terminate contracts when operators fail to comply with agreed quality standards that are part of their public service contract.

Изменение 21
Член 4, параграф 7

7. Tender documents and public service contracts shall be transparent as to whether or not subcontracting may be considered. The public service contract shall, in accordance with national and Community law, determine the conditions applied to subcontracting.

7. Тръжните документи и обществените поръчки за услуги съдържат прозрачни указания за това дали *и до каква степен* се допуска подизпълнение. *Ако се възлага подизпълнение, поръчителят, на когото е възложено управлението и реализирането на обществени услуги за пътнически превоз съгласно Регламента, е длъжен самостоятелно да изпълнява преобладаващата част от обществените услуги за пътнически превоз. Договорът за абщественa поръчка за услуги определя условията, които се прилагат към дейностите по подизпълнение, в съответствие с националното и общностното законодателство.*

Обосновка

If all tests relating to deployment of vehicles and staff are passed on to subcontractors, who may in turn subcontract work, there is a risk of negative implications for existing social and

quality standards. This can only be counteracted, if subcontracting does take place, by requiring the firm entrusted with a public service contract to perform the majority of the public passenger transport services itself.

We are already seeing a trend whereby large groups submit tenders without details of equipment and staff, prevent subcontractors from doing so, and, once the concession has been awarded, have the small and medium-sized subcontractors in the palm of their hands. It may therefore be appropriate in individual cases to actively promote a market balance and to impose minimum and maximum quotas for subcontractors. Only a self-provision quota will make it possible to achieve “equality of arms” in terms of competition with the local SMEs.

Изменение 22

Член 5, параграф 2, алинея 1

2. **Unless prohibited by** national law, any competent local authority, whether or not it is an individual authority **or a** group of authorities providing integrated public passenger transport services, may decide to provide public passenger transport services itself or to award public service contracts directly to a legally distinct entity over which the competent local authority, or **in the case of a** group of authorities **at least one competent local authority**, exercises control similar to that exercised over its own departments (hereinafter referred to as an internal operator). Where a competent local authority takes such a decision, the following shall apply:

2. **Ако** националното законодателство **предвижда това**, всеки компетентен местен орган, независимо дали е индивидуален, представлява група от органи **или орган, създаден за тази цел от компетентните органи**, предоставяща интегрирани обществени услуги за пътнически превоз **в икономически и социално последователна транспортна област**, може да реши сама да извършва такива услуги или пряко да възложи договори за обществени услуги на правно обособено юридическо лице, върху което компетентният местен орган или група органи **или орган, създаден за тази цел от компетентните органи** упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения (наричан по-долу вътрешен изпълнител). Когато компетентният местен орган вземе такова решение, се прилага следното:

Обосновка

It is not generally clear from national law whether a specific procedure is prohibited or not. Legal clarity can be achieved only if an unambiguous implementing instruction is required of the national law. And this meets the requirement of subsidiarity: EC law provides standardised procedural rules, but it is only the active choice of the national legislator that determines which instruments are to be implemented in the Member State concerned.

Изменение 23

Член 5, параграф 2, буква а)

a) for the purposes of determining whether the competent local authority exercises control, factors such as the degree of representation on administrative, management or supervisory bodies, specifications relating thereto in the articles of association, ownership, effective influence and control over strategic decisions and individual management decisions shall be taken into consideration. In accordance with Community law, 100 % ownership by the competent public authority, in particular in the case of public-private partnerships, is not a mandatory requirement for establishing control within the meaning of this paragraph, provided that ***there is a dominant public influence and that control can be established on the basis of other criteria;***

а) за да се определи дали компетентният местен орган упражнява контрол, се вземат предвид фактори като степента на *представеност* в административните, управителните или надзорните органи, уточненията по този въпрос в устава, собствеността, ефективното влияние и контролът върху стратегически решения и индивидуални управленски решения.. В съответствие с *общностното законодателство*, 100 % собственост от страна на компетентната държавна власт, по-специално в случаите на партньорство между държавни и частни предприятия, не е задължително условие за установяване на контрол по смисъла на настоящия параграф, при условие че ***всички частни партньори са били подбрани в следствие на публичен търг, валиден за срока на договора за обществена услуга. Освен това, частните партньори не могат самостоятелно или колективно, да имат значително влияние върху обществения изпълнител, както е определено в международен счетоводен стандарт IAS 28, установен с Регламент (ЕО) № 2238/2004 на Комисията от 29 декември 2004 г. за изменение на Регламент № 1725/2003 г. относно приемането на някои международни счетоводни стандарти в съответствие с Регламент (ЕО) № 1606/2002 г. на Европейския парламент и на Съвета относно МСС, МСФО 1, МСС № от 1 до 10, от 12 до 17, от 19 до 24, от 27 до 38, 40 и 41 и ПКР № от 1 до 7, от 11 до 14, от 18 до 27 и от 30 до 33¹.***

¹OB L 394 от 31.12.2004 г., стр. 1

Член 5, параграф 2, буква б)

б) the condition for applying this paragraph is that the internal operator and any entity over which this operator exerts even a minimal influence perform their public passenger transport activity within the territory of the competent local authority, notwithstanding any outgoing lines or other ancillary elements of that activity which enter the territory of neighbouring competent local authorities, and do not take part in competitive tenders concerning the provision of public passenger transport services organised outside the territory of the competent local authority;

б) условието за прилагане на настоящия параграф е вътрешният изпълнител или всяко юридическо лице, върху което този изпълнител **или компетентният местен орган** упражнява дори минимално влияние, да осъществяват дейността си за обществен пътнически превоз в рамките на територията на компетентния местен орган, независимо от изходящи линии или други второстепенни елементи на тази дейност, навлизащи в територията на съседни компетентни местни органи, и да не участват в конкурентни тръжни процедури за предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, организирани извън територията на компетентния местен орган;

Обосновка

The additional wording ensures that the ban on extraterritorial participation in the tender cannot be circumvented easily with the aid of the internal operator's affiliated companies.

In the interest of competition free of discrimination the exemption of direct award to internal operators must be restricted as tightly as possible. The crucial factor is the territorial restriction. This prevents internal operators in protected markets from moving out to operate in other markets and enjoy anti-competitive advantages there. A tight and clear definition of the internal operator's territorial area is crucial. Extending the area to 'outgoing lines and other ancillary elements' in the territory of neighbouring authorities should therefore be deleted.

Изменение 25

Член 5, параграф 2, буква (в)

в) notwithstanding point (b), an internal operator may participate in fair competitive tenders as from **two years** before the end of its directly awarded public service contract under the condition that a final decision has been taken to submit the public passenger transport services covered by the internal operator contract to fair competitive tender and that the internal operator has not concluded any other directly awarded public service contract;

2в) независимо от буква б), вътрешен изпълнител може да участва в справедливи и конкурентни тръжни процедури, считано от **една година** преди изтичане на пряко възложения му договор за извършване на обществени услуги, при условие че е било взето окончателно **и неподлежащо на отмяна** решение обществените услуги за пътнически превоз, предмет на този договор, да бъдат подложени на

конкурентна тръжна процедура, и вътрешният изпълнител да не е сключил друг пряко възложен договор за обществени услуги; **Ако в срок от две години компетентният орган отмени това решение, всички междуременно възложени на вътрешния изпълнител договори се прекратяват автоматично;**

Обосновка

Such a decision will not be taken suddenly by the competent authority and the internal operator will have adequate time to prepare during the process of reaching the decision. The decision must be irrevocable to ensure that the internal operator does not secure contracts through tendering and then have the previous direct award restored.

The purpose of this article is to gradually open up the market to competition. However, the principle of administrative freedom allows public authorities to change earlier decisions at any time, not least after an election. The necessary provision should therefore be made to prevent discrimination between competing operators. If a competent authority changes the decision to award an operating contract directly to its internal operator, the contracts concluded with that operator in the two preceding years should lapse automatically.

Изменение 26

Член 5, параграф 2, точки га) и гб) (нови)

га) Когато се извършва възлагане на подизпълнение съгласно член 4, параграф 7, вътрешният изпълнител е длъжен да извършва самостоятелно преобладаващата част от услугата за пътнически превоз.

гб) В случай на пряко възлагане на договори за обществена поръчка в сферата на обществените превози, компетентният орган трябва в достатъчна степен да обоснове решението си за пряковъзлагане на договора.

Обосновка

The whole purpose of the regulation must in no case be undermined by internal operators passing on the major part of their directly awarded transport services to subcontractors to the exclusion of competition and thus turning themselves into a purely management operation. This is likely to lead to adverse consequences for existing social and quality standards and to further distortion of competition between internal operators and third parties. The only way

to counteract this is to ensure that in the event of subcontracting the operator is required to provide the major part of the passenger transport service himself.

Изменение 27
Член 5, параграф 4

4. ***Unless prohibited by*** national law, the competent authorities may decide to award public service contracts directly either where their average annual value is estimated at less than ***EUR 1 million*** or where they concern the annual provision of less than **300 000 kilometres** of public passenger transport services.

In the case of a public service contract directly awarded to a small *and* medium sized enterprise ***operating not more than 20 vehicles***, these thresholds may be increased to either an average annual value estimated at less than ***EUR 1,7 million*** or when they concern the annual provision of less than ***500 000 kilometres*** of public passenger transport services.

4. ***Ако*** националното законодателство ***допуска тази възможност***, компетентните *органи* могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги в случаите, когато средната годишна стойност на тези договори се оценява на по-малко от 1 милион* евро, или когато се отнасят до предоставяне на услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 300 000 километра годишно.

Ако договор за обществени услуги се възлага пряко на малко или средно предприятие, ***наемащо между 50 и 250 служители***, тези прагове могат да се увеличат или до средна годишна стойност, оценявана на по-малко от ***3* милиона евро***, или до предоставяне на услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от ***1 000 000 километра*** годишно.

**** Тези данни подлежат на ежегодно актуализиране във всяка държава-членка според инфлацията в страната за предходната година, както е определено от Евростат.***

Изменение 28
Член 5, параграф 5 а (нов)

5а. Съгласно разпоредбите на националното законодателство, изпълнител на обществена услуга може по собствена инициатива да подаде молба за ново издаване на изключително право за първоначалната организация на обслужването при пътническите превози. Местният компетентен орган следва да възложи директно заявената обществена поръчка за

извършване на услуги, когато става дума за обслужване, което не се обхваща от никакво друго изключително право и което не води до никакво установимо застрашаване на възложени обществени поръчки за услуги.

Обосновка

Enterprises can often assess the need for public transport provision better and earlier than the local authorities can. In the case of transport operations initiated by private enterprise, it must be possible for exclusive rights to be awarded once and for a limited period directly to the initiator of the transport operation. If the relevant authority had to award the necessary exclusive rights through a competitive procedure, even for transport operations initiated by private enterprise, this would immediately remove any incentive for innovation by private enterprise.

Изменение 29
Член 5, параграф 6

6. Unless prohibited by national law, competent authorities may decide to make direct awards of public service contracts where they concern transport by rail, with the exception of other track-based modes such as metro or tramways. In derogation from Article 4(3), such contracts shall not exceed 10 years, except where Article 4(4) applies..

6. Освен ако националното законодателство не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки **за изключителни права за социално-икономически задължения** в железопътния транспорт – с изключение на друг вид релсов транспорт като метро или трамвай, **доколкото това е необходимо, за да не се застрашава икономическата ефективност или сигурността на въпросния превоз.** Чрез дерогация от член 4, параграф 3 срокът на такива поръчки не надвишава 10 години, с изключение на случаите, когато се прилага член 4, параграф 4.

Обосновка

As a rule, national law does not state unambiguously whether a particular procedure is prohibited or not. Legal clarity can only be achieved by an unambiguous implementing provision at national law level. Moreover, this is in line with the subsidiarity principle: EC law makes standardised rules of procedure available throughout Europe, but the national legislator has to actively choose which of the instruments will be applicable in that Member State.

As the basic principles of this regulation state that direct awards must be an absolute exception, there must be precise conditions attached to this special arrangement for rail transport.

Изменение 30
Член 7, параграф 1

1. Each competent authority shall make public once a year an aggregated report on the public service obligations for which it is responsible, the selected public service operators and the compensation payments and exclusive rights granted to the said public service operators by way of reimbursement. This report shall allow the performance, quality and financing of the public transport network to be monitored and assessed.

1. Всеки компетентен орган оповестява веднъж годишно подробен отчет относно задълженията за извършване на обществени услуги, за които отговаря, подобрите изпълнители на обществени услуги, както и компенсационните плащания и изключителните права, предоставени на тези изпълнители посредством възстановяване на разходите. Отчетът **разграничава автобусен транспорт, релсов транспорт и релсова инфраструктура** и позволява да бъдат контролирани и оценени работата, качеството и финансирането на мрежата за обществен превоз **и съдържа информация за вида и обема на предоставените изключителни права.**

Обосновка

The report must differentiate to provide a minimum level of comparability. The extent of exclusivity must be transparent for other operators, so that they can be aware, when taking business decisions, which part of the market is inaccessible because of exclusive rights.

Изменение 31
Член 7, параграф 2, буква в) (нова)

ва) целите за качество, свързани с точност и надеждност, и приложимите премии и санкции.

Изменение 32
Член 7, параграф 3, буква а)

a) name of the contracting entity and its ownership;

а) наименование на възложителя и неговата собственост, **както и контролната му структура;**

Изменение 33
Член 7, параграф 3, буква д)

д) quality targets;

д) целите за качество, *свързани с точност и надеждност, и приложимите премии и санкции;*

Изменение 34
Член 7 а (нов)

Член 7а

При вземане на решения за обществени поръчки за услуги и тяхното възлагане съгласно член 5, параграфи 2, 3, 4 и 5, държавите-членки гарантират възможности за правна защита за заинтересовани конкуренти, която е също толкова ефективна, колкото предвидената в Директива 89/665/ЕИО на Съвета от 21 декември 1989 г. относно координирането на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прилагането на процедурите за преразглеждане при възлагането на обществени поръчки за доставки и за строителство.

Изменение 35
Член 8, параграф 2, алинея 1

2. Without prejudice to paragraph 3, the award of public service contracts by rail and by road shall comply with Article 5 as from ...*. During this transitional period Member States shall take measures to gradually comply with Article 5 in order to avoid serious structural problems in particular relating to transport capacity.

2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3, обществени поръчки за услуги в областта на железопътния и автомобилния транспорт се възлагат съгласно разпоредбите на член 5, считано от ...*. През този преходен период държавите-членки предприемат мерки за постепенното си привеждане в съответствие с член 5 с цел да се избегнат сериозни структурни проблеми, свързани по-специално с транспортния капацитет.

* Note for OJ: **12 years** after the date of entry into force of this Regulation.

* Забележка за ОВ: **Осем** години след влизане в сила на настоящия регламент.

Изменение 36
Член 8, параграф 3, алинея 2

The contracts referred to in (a) may continue until they expire. The contracts referred to in (b) and (c) may continue until they expire, but for no longer than **30 years**. The contracts referred to in (d) may continue until they expire, provided they are of limited duration comparable to the durations specified in Article 4.

Договорите, посочени в буква а), могат да останат в сила до изтичане на срока им. Договорите, посочени в букви б) и в), могат да останат в сила до изтичане на срока им, но за срок, не по-дълъг от **15 години**. Договорите, посочени в букви б) и г), могат да останат в сила до изтичане на срока им, при условие че имат ограничен срок, сравним с посочените в член 4 срокове.

Обосновка

As the legislative procedure for revision of this regulation has been in operation since 2000, this transitional provision can be substantially shortened. This would also more rapidly achieve a high quality public transport service providing good value for passengers and taxpayers.

Изменение 37
Член 8 а (нов)

Член 8а

Процедури за обжалване

1. Държавите-членки гарантират на изпълнителите и на заинтересованите лица правото да обжалват пред публичен или съдебен орган предварителните решения, взети от компетентните органи по силата на настоящия регламент.

2. Органът по параграф 1 е независим от съответните компетентни органи и изпълнители и е упълномощен да изисква всякаква информация, полезна за всяка от заинтересованите страни, да взема задължителни за изпълнение решения

и да присъжда обезщетения.

3. Когато този орган не е съдебен, неговите решения подлежат на съдебен контрол.

4. Разпоредбите, отнасящи се до прилагането на процедурата за обжалване, се определят от държавите-членки.

5. Що се отнася до трансграничните услуги, съответните органи уговарят компетентния орган по обжалване.

Изменение 38

Член 9, параграф 2, алинея 1

2. Without prejudice to Articles 73, 86, 87 and 88 of the Treaty, Member States may continue to grant aids for the transport sector pursuant to Article 73 of the Treaty which meet the needs of coordination of transport or which represent reimbursement for the discharge of certain obligations inherent in the concept of a public service, other than those covered by this Regulation, and in particular:

2. Държавите-членки могат, в съответствие с член 73 от Договора, да продължат да предоставят на транспортния сектор помощи в съответствие с член 73 от Договора, които отговарят на нуждите от координация на транспорта или представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието обществена услуга и различни от задълженията, предмет на настоящия регламент, например:

Изменение 39

Член 9, параграф 2, алинея 2

Such aid shall be restricted to the research and development stage and may not cover the commercial exploitation of such transport systems and technologies.

заличава се

Обосновка

In order to ensure that the set targets are achieved, the measures laid down in this article should support not only the research and development stage but also the operational stage.

Изменение 40
Член 12, параграф 1

This Regulation shall enter into force on
.....*

Настоящият регламент влиза в сила
на.....*

* Note for OJ: **three years** following publication of
the Regulation in the Official Journal.

* Забележка за ОВ: **18 месеца** след публикуване
на регламента в Официален вестник.

Обосновка

As the legislative procedure for revision of this regulation has been in operation since 2000, this transitional provision can be substantially shortened. This would also more rapidly achieve a high quality public transport service providing good value for passengers and taxpayers.

Изменение 41
Приложение, точка 2 а (нова)

2а. Разходите, които следва да се вземат предвид при изчисляване на сумата на компенсацията, трябва да съответстват на посоченото в анализ на разходите, които би имало едно средно предприятие при изпълнение на въпросните задължения, което е добре управлявано и е така адекватно оборудвано с превозни средства, че може да отговори на поставените социално-икономически изисквания.

Изменение 42
Приложение, параграф 3 а (нов)

3а. Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов резултат, който се равнява на сбора от последиците - положителни или отрицателни - от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на изпълнителя на обществена услуга, ако при това в основата са разходите, които би имало едно средно, добре управлявано предприятие при изпълнението на въпросните задължения, което е така

адекватно оборудвано с превозни средства, че може да отговори на поставените социално-икономически задължения. При аналитичното изчисляване на тези разходи следва да се вземат предвид, колкото се може повече разходите и параметрите, които са пресметнати за сравнителни социално-икономически задължения по пътя на конкурентната процедура за възлагане на поръчки съгласно член 5, параграф 3 или на откритата тръжна процедура съгласно Директиви 2004/17/ЕО или 2004/18/ЕО.

Обосновка

Currently, in many EU Member States, competent authorities make use of their power within the company to impose cross subsidies from profitable commercial activities to public service passenger services. While this decision should remain a commercial decision of the RU concerned, it must not be imposed by the competent authority (who is generally the main shareholder). This is currently the case in all new EU Member States as well as in 3 EU 15 Member States.

EXPLANATORY STATEMENT

I. Genesis of the current situation

At its inception, public transport by road and rail served a relatively small and affluent clientele - people who later would mostly opt to travel by car. Entrepreneurs invested capital and know-how in the expectation that they would be able to make a profit in this new market. Due to growing losses, much public transport was later restricted to the busiest times of day and the busiest routes, or was even eliminated altogether.

If purely market principles had been applied, reductions in numbers of routes and frequencies would have been inevitable, as would substantial fare increases. In opposition to this trend, authorities - particularly in urban regions - seek to improve public transport in order to limit the space commandeered by cars, to keep residential areas, employment areas and recreation areas accessible and to do what they can to combat the environmental nuisance caused by traffic. Efforts to preserve and expand scheduled transport services have therefore become increasingly dependent on the services being taken over by operators owned by local or regional authorities or the State. Where private operators have remained in existence, they have become dependent on public funding to cover their unavoidable operating deficits. As a result, both public enterprises and private contract partners have acquired monopolies on the right to provide scheduled services and on access to public funding.

II. Commission proposal of 2000

In the 1990s, studies were performed on a new system of competition, financing and allocation of areas, 'regulated competition', which would replace all the different hitherto existing national, regional and local systems. This created an expectation that in future public procurement procedures would have to be adhered to throughout EU territory. Some Member States have already anticipated such a system when revising their national legislation.

Subsequently, the Commission, in the explanatory memorandum on its proposal for a regulation of 2000, drew attention to the existing legislative framework, particularly:

- Article 73 of the EC Treaty, pursuant to which aid is compatible with the Treaty if it represents reimbursement for the discharge of certain obligations inherent in the concept of a 'public service';
- Regulation (EEC) No 1191/69, as amended by Regulation (EEC) No 1893/91, which enumerates these forms of compensation, which are exempt from the requirement to notify State aid as referred to in Article 88(3) of the Treaty.

However, this Regulation did not lay down how public service contracts should be awarded or how markets should be opened up.

The award procedure was partially regulated in Directives 92/50/EC and 93/38/EEC, which in 2004 were to be replaced by Directives 2004/17/EEC and 2004/18/EEC.

However, there are many contracts (and particularly concessions) to which these procedures do not apply. The Regulation as then proposed by the Commission and also the later amended proposals, on the other hand, did provide for them.

The Commission also drew attention to the change in the situation due to the rise of large international corporations. These offer to take bus, tram and rail services over from public authorities and private concession-holders on condition that they receive financial compensation for the anticipated operating deficit, including a grant which enables them to operate at a profit.

On 20 July 2000, the Commission indicated its desire to guarantee transparency and equal treatment of enterprises by means of the regulation proposed in COM(2000)0007, thus ensuring that the award by competent authorities of long-term concessions to operators with which they had traditional relationships or were on friendly terms did not result in legal action being brought by other interested businesses. In order to achieve this, it was proposed that competition should be introduced between businesses, to be effected by inviting them to tender for five-year public-service contracts. Other forms of selection of businesses would only remain possible in exceptional cases.

III. Parliament's first reading

Local and regional authorities, users' organisations, environmental organisations and trade

unions raised serious objections to the requirement to carry out public procurement procedures in every case. They did so partly out of an expectation that ultimately this requirement would make it impossible for the many publicly owned urban and regional operators to remain in existence, because the businesses in question were established to serve a home market as effectively as possible and not with the aim of competing in some remote place. They would only need to be eliminated from a tender procedure once, for example because of price competition from a larger business, in order to go into liquidation.

In addition, all the businesses concerned objected to the proposed five-year term for contracts, because such a lack of continuity would hamper investment. If invitations to tender were to be issued periodically, trade unions called for transport staff to be protected against dismissal and against poorer terms of employment with a new contractual partner. Sources in the various Member States drew attention to the wide variation of practices between countries and the undesirability of imposing uniform rules at EU level while ignoring the experience gained by means of those practices. In accordance with these objections, Parliament adopted amendments at first reading on 14 November 2001 by 317 votes to 224, inter alia to make it possible to provide tram and underground services and scheduled bus services within a range of 50 km without a public procurement procedure. Where such a procedure was held, competition should be based not only on price but also on quality, while the contract terms were extended to 8 years for bus services and 15 years for rail. The transparency requirements which the Commission had proposed for public procurement procedures were accepted.

IV. The Council's common position

After first reading it was more than six years before the Council succeeded in agreeing a common position on the proposal for a regulation. One factor which helped it to do so was that on 20 July 2005 in COM(2005)0319 the Commission submitted a revised position, largely adhering to the position adopted by Parliament in 2001. In 2006, under the Presidency of Austria, the Council reached a similar conclusion, after which the German Presidency finalised the proposal, with a few refinements regarding the relationship between this regulation and Directive 2004/18/EEC on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts, and Directive 2004/17/EEC coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors. This version of the proposal is characterised by greater subsidiarity for the Member States than provided for in the Commission proposal of 2000; in particular, it will remain possible for transport to be provided in towns and conurbations by publicly owned operators. In addition to publicly owned operators and public tender procedures, the Council's common position permits a third option, direct award.

V. Consideration by the Committee on Transport and Tourism

There is now a large measure of agreement between Parliament's position at first reading in 2001, the Commission's revised position of 2005 and the common position of the Council of 2006. Your rapporteur bases his proposal on this agreement. The amendments which he proposed to Parliament's Committee on Transport and Tourism dealt with points raised by non-governmental organisations regarding legal certainty and quality.

One consequence of the application of this regulation could be a reduction in the continuity of operation. This means that the employees concerned would regularly face serious uncertainty about the future of their jobs because a change of contractual partner could result in collective redundancies. Even if employees were recruited by another operator, their terms of employment might suffer. This is similar to the situation with business closures and takeovers. The Council's common position, which, as requested by Parliament at first reading, is based on greater freedom of choice for Member States, does mention the desirability of arrangements governing the transfer of staff (Article 4(5) and (6)), but does not make them compulsory. Amendments to insert a requirement for such arrangements while leaving it to the Member States to decide the details, in accordance with national traditions, did not secure a majority when put to the vote in the Committee on Transport and Tourism. Nor did amendments to provide for particular national circumstances and protect the Member States concerned against effects particularly unfavourable to them.

The Committee accepted the Council's definition in Article 2(c) of areas for which contracts can be concluded: any area smaller than a Member State is eligible. Proposals to delete the option of direct award of contracts, which the Council wished to include in Article 5(6), were rejected, but, by a small majority, this option was restricted to a shorter transition period and on the other hand, in Article 5(4), by a large majority, extended in the case of contracts with SMEs. In addition, amendments were adopted relating to avoiding compensation payments which do not cover costs, which would so undermine businesses that continuity of service could not be guaranteed, as well as concerning arrangements for appeal and the conditions

which should apply to subcontracting. In view of these relatively small amendments to the common position, your rapporteur anticipates that it will be possible to reach agreement with the Council at second reading, so that, within seven years of the Commission's having submitted this proposal, the legislative procedure can be concluded.

ПРОЦЕДУРА

Позовавания	13736/1/2006 - C6-0042/2007 - 2000/0212(COD)		
Дата на 1-во четене в ЕП – Номер Р	14.11.2001	T5-0597/2001	
Предложение на Комисията	COM(2000)0007 - C5-0326/2000		
Променено предложение на Комисията	COM(2002)0107		
Дата на обявяване в заседание на получаването на общата позиция	18.1.2007		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 18.1.2007		
Неизказано становище Дата на решението	EMPL 13.12.2000	ENVI 5.12.2000	
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Erik Meijer 15.1.2007		
Разглеждане в комисия	22.1.2007	28.2.2007	26.3.2007
Дата на приемане	27.3.2007		
Резултат от окончателното гласуване	+: -: 0:	37 4 7	
Депутати, присъстващи на окончателното гласуване	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Boulanges, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Roberts Zile		
Заместник(ци), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Helmuth Markov, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool		
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Alexandru Athanasiu		
Дата на внасяне	4.4.2007		