

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

FINAL
A6-0131/2007

4.4.2007

*****II**

RECOMANDARE PENTRU A DOUA LECTURĂ

privind poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

Comisiei pentru transport și turism

Raportor: Erik Meijer

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
majoritatea voturilor exprimate
- **I Procedura de cooperare (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- **II Procedura de cooperare (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care alcătuiesc Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- *** Procedura de aviz conform
*majoritatea membrilor care alcătuiesc Parlamentul, cu excepția
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- ***I Procedura de codecizie (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- ***II Procedura de codecizie (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care alcătuiesc Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- ***III Procedura de codecizie (a treia lectură)
majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus de Comisie.)

Amendamente la un text legislativ

În amendamentele Parlamentului, textul modificat este evidențiat prin caractere *cursive aldine*. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice competente, referitoare la elemente ale textului legislativ propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	30
III. Parliament's first reading	31
V. Consideration by the Committee on Transport and Tourism.....	32
PROCEDURĂ	34

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

privind poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului

(13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

(Procedura de codecizie: a doua lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere poziția comună a Consiliului (13736/1/2006 – C6 0042/2007),
 - având în vedere poziția sa în primă lectură¹ referitoare la propunerea Comisiei înaintată Parlamentului European și Consiliului (COM(2000)0007)²,
 - având în vedere prima propunere modificată a Comisiei (COM(2002)0107)³,
 - având în vedere a doua propunere modificată a Comisiei (COM(2005)0319)⁴,
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) din Tratatul CE,
 - având în vedere articolul 62 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei pentru transport și turism (A6-0131/2007),
1. aprobă poziția comună astfel cum a fost modificată;
 2. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

Poziția comună a Consiliului

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1
Considerentul 10

(10) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, nu se consideră recomandabil ca prezentul regulament să reglementeze atribuirea

(10) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, nu se consideră recomandabil ca prezentul regulament să reglementeze atribuirea

¹ JO C 140 E, 13.6.2002, p. 282.

² JO C 365 E, 19.12.2000, p. 169.

³ JO C 151 E, 25.6.2002, p. 146.

⁴ Nepublicată încă în JO.

contractelor de servicii publice în domeniul respectiv. De aceea, organizarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare trebuie să se conformeze principiilor generale ale tratatului, cu excepția cazului în care statele membre decid să aplice prezentul regulament **domeniului respectiv**. Dispozițiile prezentului regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.

contractelor de servicii publice în domeniul respectiv. De aceea, organizarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare **și pe apele maritime naționale** trebuie să se conformeze principiilor generale ale tratatului, cu excepția cazului în care statele membre decid să aplice prezentul regulament **domeniilor respective**. Dispozițiile prezentului regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare **și pe ape maritime naționale** într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.

Amendamentul 2 Considerentul 15

(15) Contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, lucru care reduce avantajele presiunii exercitate de concurență. Pentru a reduce denaturarea concurenței, protejând în același timp calitatea serviciilor, contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Cu toate acestea, este necesar să se prevadă prelungirea contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și, din cauza caracteristicilor și constrângerilor speciale, în cazul regiunilor ultraperiferice menționate la articolul 299 din tratat. În **plus, în** cazul în care un operator de servicii publice investește în infrastructură sau în material rulant și în vehicule care au caracter excepțional prin aceea că ambele implică fonduri însemnate, și cu condiția ca respectivul contract să fie atribuit în urma unei proceduri care presupune un concurs echitabil de oferte, **trebuie să poată fi acordată o prelungire pe termen chiar mai lung.**

(15) Contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, lucru care reduce avantajele presiunii exercitate de concurență. Pentru a reduce denaturarea concurenței, protejând în același timp calitatea serviciilor, contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. **Prelungirea contractului ar trebui să se facă sub rezerva unei confirmări pozitive din partea utilizatorilor, care ar trebui consultați periodic de autoritatea competentă, în conformitate cu niște proceduri prestabilite pentru a se garanta obiectivitatea acestora.** Cu toate acestea, este necesar să se prevadă prelungirea contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și, din cauza caracteristicilor și constrângerilor speciale, în cazul regiunilor ultraperiferice menționate la articolul 299 din tratat. În cazul în care un operator de servicii publice investește în infrastructură sau în material rulant și în vehicule care au caracter excepțional prin aceea că ambele implică fonduri însemnate, și cu condiția ca respectivul contract să fie

atribuit în urma unei proceduri care presupune un concurs echitabil de oferte, **în momentul în care se face investiția, ar trebui determinat costul rezidual al părții neamortizate pe durata contractului, deoarece acesta ar trebui suportat de către ofertantul care a câștigat licitația și care îi succede operatorului care a efectuat investiția.**

Amendamentul 3
Considerentul 17

(17) În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a **institui standarde** de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă **sau** protecția mediului.

(17) În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a **alege modul de stabilire a criteriilor sociale și de calitate menite să mențină și să ridice standardele** de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, **securitatea pasagerilor și angajaților, precum și obligațiile aferente contractului colectiv și alte reglementări și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este furnizat serviciul. Pentru a asigura condiții concurențiale transparente și echitabile între operatori, cerințele specifice de calitate a serviciilor impuse de autoritățile competente ar trebui să facă trimitere, ori de câte ori este posibil, la standardele europene de calitate 13816 și 15140 aprobate în 2002 și 2006 de Comitetul European de Standardizare (CES).**

În orice caz, trebuie să se garanteze că standardele general aplicabile în aceste domenii sunt, de asemenea, respectate în cazul formelor comparabile de transport public rutier și feroviar de călători.

Justificare

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.

Amendamentul 4
Considerentul 20

(20) În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, conform prevederilor articolelor 43 - 49 din tratat și principiilor transparenței și egalității de tratament. În special, dispozițiile prezentului regulament trebuie să nu aducă atingere obligațiilor care le revin autorităților publice în temeiul directivelor privind atribuirea de contracte publice, în cazul în care contractele respective de servicii publice se înscriu în domeniul lor de aplicare.

(20) În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, conform prevederilor articolelor 43 - 49 din tratat și principiilor transparenței și egalității de tratament. În special, dispozițiile prezentului regulament trebuie să nu aducă atingere obligațiilor care le revin autorităților publice în temeiul directivelor privind atribuirea de contracte publice, în cazul în care contractele respective de servicii publice se înscriu în domeniul lor de aplicare. ***Trebuie garantată protecția juridică uniformă oferanților interesați fără să se facă diferențieri între contractele atribuite în temeiul prezentului regulament și cele atribuite în temeiul Directivelor 2004/17/CE și 2004/18/CE. Dispozițiile Directivei 89/665/CEE ar trebui, prin urmare, aplicate uniform la revizuirea tuturor procedurilor de achiziții publice.***

Justificare

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.

Amendamentul 5
Considerentul 20a (nou)

(20a) În cazul în care o întreprindere de transport furnizează pentru prima dată, din proprie inițiativă, un serviciu de transport public de călători, autoritatea locală competentă trebuie să aibă dreptul de a renunța la procedura de organizare a unui concurs de oferte specifică concurenței și de a promova inițiativa antreprenorială prin atribuirea directă a unui drept exclusiv temporar operatorului de servicii publice. Potrivit acestei proceduri, este posibil să nu se acorde compensația financiară pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute la articolul 3 alineatul (1). Compensația financiară prevăzută la articolul 3 alineatul (2) nu este afectată.

Justificare

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.

Amendamentul 6 Considerentul 26

(26) Compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public trebuie *calculate* în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unui concurs de oferte, autoritatea în cauză trebuie de asemenea să respecte o serie de norme metodologice care asigură un quantum corespunzător al compensației și ca acesta să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor.

(26) Compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public trebuie *calculată* în așa fel încât să se evite compensarea în exces ***și să nu se producă compensarea insuficientă. Trebuie să se analizeze cu atenție în special posibilitatea de a utiliza rezultatele unor servicii comparabile atribuite printr-un concurs deschis de oferte ca punct de referință la calcularea compensației.***

În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unui concurs de oferte, autoritatea în cauză trebuie de asemenea să respecte o

serie de norme metodologice care asigură un quantum corespunzător al compensației și ca acesta să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. ***O modalitate de a garanta o calitate suficient de ridicată este de a condiționa dreptul la o compensație integrală de standarde de calitate care să reflecte situația actuală a tehnologiei.***

Justificare

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.

Amendamentul 7 Considerentul 27

(27) În urma unei analize adecvate a tuturor efectelor pe care le are respectarea obligațiilor de serviciu public asupra cererii de servicii publice de transport de călători, în cadrul schemei de calcul din anexă, autoritatea competentă și operatorul de servicii publice pot dovedi că s-a evitat compensarea în exces.

(27) În urma unei analize adecvate a tuturor efectelor pe care le are respectarea obligațiilor de serviciu public asupra cererii de servicii publice de transport de călători, în cadrul schemei de calcul din anexă, autoritatea competentă și operatorul de servicii publice pot dovedi că s-a evitat compensarea ***insuficientă sau*** în exces.

Justificare

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.

Amendamentul 8
Considerentul 31

(31) În cursul perioadei de tranziție, autoritățile competente pot introduce dispozițiile prezentului regulament la date diferite. De aceea, este posibil ca, în cursul acestei perioade, operatorii de serviciu public de pe piețele încă neafectate de dispozițiile prezentului regulament să își depună ofertele pentru contracte de servicii publice pe piețe care s-au deschis mai rapid concurenței controlate. Pentru a evita, prin intermediul unor acțiuni proporționate, orice dezechilibre la deschiderea pieței de transporturi publice, autoritățile competente ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza, în cursul celei de-a doua jumătăți a perioadei de tranziție, ofertele depuse de întreprinderile care prestează servicii publice de transport *a căror valoare nu este acordată, în proporție de peste jumătate*, în conformitate cu prezentul regulament, cu condiția ca acest lucru să se aplice în mod nediscriminatoriu și să se decidă înainte de lansarea invitației la concursul de oferte.

(31) În cursul perioadei de tranziție, autoritățile competente pot introduce dispozițiile prezentului regulament la date diferite. De aceea, este posibil ca, în cursul acestei perioade, operatorii de serviciu public de pe piețele încă neafectate de dispozițiile prezentului regulament să își depună ofertele pentru contracte de servicii publice pe piețe care s-au deschis mai rapid concurenței controlate. Pentru a evita, prin intermediul unor acțiuni proporționate, orice dezechilibre la deschiderea pieței de transporturi publice, autoritățile competente ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza, în cursul celei de-a doua jumătăți a perioadei de tranziție, ofertele depuse de întreprinderile care prestează servicii publice de transport *care nu fac obiectul unui contract atribuit* în conformitate cu prezentul regulament, cu condiția ca acest lucru să se aplice în mod nediscriminatoriu și să se decidă înainte de lansarea invitației la concursul de oferte.

Amendamentul 9
Considerentul 36

(36) Domeniul de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea de ajutoare pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare este reglementat de prezentul regulament. Regulamentul respectiv este considerat caduc, limitând în același timp aplicarea articolului 73 din tratat fără a oferi un temei legal corespunzător pentru autorizarea schemelor actuale de investiții, mai ales în ceea ce privește investițiile în infrastructura de transport în cadrul unui parteneriat public-privat. De aceea, respectivul regulament se abrogă pentru ca articolul 73 din tratat să se aplice în mod corespunzător evoluțiilor permanente din acest sector, fără a aduce

(36) Domeniul de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea de ajutoare pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare este reglementat de prezentul regulament. Regulamentul respectiv este considerat caduc, limitând în același timp aplicarea articolului 73 din tratat fără a oferi un temei legal corespunzător pentru autorizarea schemelor actuale de investiții, mai ales în ceea ce privește investițiile în infrastructura de transport în cadrul unui parteneriat public-privat. De aceea, respectivul regulament se abrogă pentru ca articolul 73 din tratat să se aplice în mod corespunzător evoluțiilor permanente din acest sector, fără a aduce

atingere prezentului regulament sau Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare. În vederea facilitării în continuare a aplicării normelor comunitare relevante, Comisia va propune linii directe privind ajutorul de stat pentru investițiile feroviare, inclusiv investițiile în infrastructură în **2006**.

atingere prezentului regulament sau Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare. În vederea facilitării în continuare a aplicării normelor comunitare relevante, Comisia va propune linii directe privind ajutorul de stat pentru investițiile feroviare, inclusiv investițiile în infrastructură în **2007**.

Amendamentul 10
Articolul 1 alineatul (2)

(2) Prezentul regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte mijloace de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele membre pot aplica prezentul regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare.

(2) Prezentul regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte mijloace de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele membre pot aplica prezentul regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare **și pe ape maritime naționale**.

Amendamentul 11
Articolul 2 litera (f)

(f) „drept exclusiv” înseamnă un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, **excluzând orice alt operator de acest fel;**

(f) „drept exclusiv” înseamnă un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice, **în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă și care exclude din acest motiv, integral sau parțial, orice alți operatori de la furnizarea respectivelor servicii;**

Justificare

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.

Amendamentul 12
Articolul 2 litera (i)

(i) „contract de servicii publice” înseamnă unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători care fac obiectul unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta de asemenea într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor norme administrative speciale sau
- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;

(Nu privește versiunea în limba română.)

Justificare

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 13
Articolul 2 litera (ia) (nouă)

(ia) „operator intern” înseamnă o entitate cu personalitate juridică asupra căreia autoritatea competentă exercită un control absolut, asemenea controlului exercitat asupra propriilor sale departamente. Pentru a stabili dacă există un astfel de control, se va ține cont de factori precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența și controlul efective asupra deciziilor

strategice și asupra deciziilor manageriale individuale;

(Adoptarea prezentului amendament presupune schimbări în întregul text.)

Justificare

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.

Amendamentul 14 Articolul 3 alineatul (2)

(2) Prin derogare de la alineatul (1), obligațiile de serviciu public care urmăresc să instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători pot fi supuse, la rândul lor, normelor generale. În conformitate cu principiile enunțate la articolele 4 și 6 și în anexă, autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Aceasta nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra obligațiile de serviciu public care stabilesc tarife maxime în contractele de servicii publice.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), obligațiile de serviciu public care urmăresc să instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători pot fi supuse, la rândul lor, normelor generale. În conformitate cu principiile enunțate la articolele 4 și 6 și în anexă, autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces **și care să nu producă compensarea insuficientă**. Aceasta nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra obligațiile de serviciu public care stabilesc tarife maxime în contractele de servicii publice.

Justificare

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.

Amendamentul 15
Articolul 3 alineatul (3)

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament *nomele* generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament *normele* generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. ***O astfel de excludere nu va conduce la o compensare în exces sau la o compensare insuficientă a costurilor suportate de operator.***

Justificare

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.

Amendamentul 16
Articolul 3 alineatul (3a) (nou)

(3a) Un operator de serviciu public care dorește să întrerupă sau să aducă modificări substanțiale serviciului său de transport public de călători, cu condiția ca serviciul în cauză să nu facă obiectul unor obligații de serviciu public, notifică acest lucru autorităților locale competente cu cel puțin trei luni înainte. Autoritățile locale competente pot renunța la această cerință privind notificarea prealabilă.

Justificare

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).

Amendamentul 17
Articolul 4 alineatul (1) punctul (i)

(i) definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de serviciu public, precum și zonele geografice în cauză;

(i) definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de serviciu public, **natura și sfera drepturilor exclusive acordate**, precum și zonele geografice în cauză;

Justificare

Amendamentul 18
Articolul 4 alineatul (1) punctul (ii)

(ii) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației într-un mod care să prevină compensarea în exces. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;

(ii) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației într-un mod care să prevină compensarea în exces **și care să nu producă compensarea insuficientă**. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil. **Costurile reale ale operatorului se consideră costuri suportate la îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, numai dacă un operator tipic, bine administrat, ar fi suportat aceste costuri la îndeplinirea obligațiilor în cauză;**

Justificare

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.

Amendamentul 19
Articolul 4 alineatul (3)

(3) *Termenul* contractelor de servicii publice este *limitat* și nu depășește zece ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și cincisprezece ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată sau pe orice fel de șine. *Termenul* contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este *limitat* la cincisprezece ani în cazul transportului feroviar sau pe orice fel de șine care reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

(3) *Durata* contractelor de servicii publice este *limitată* și nu depășește zece ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și cincisprezece ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată sau pe orice fel de șine. *Durata* contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este *limitată* la cincisprezece ani în cazul transportului feroviar sau pe orice fel de șine care reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză. ***Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (5), contractele de servicii de transport feroviar se încheie pe o durată minimă de trei ani.***

Justificare

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.

Amendamentul 20
Articolul 4 alineatul (5a) (nou)

(5) Autoritățile competente au capacitatea:

- (a) să asigure furnizarea corespunzătoare de servicii publice de transport de călători;***
- (b) să atribuie contracte de servicii publice sau să stabilească normele generale pentru a asigura furnizarea unor astfel de servicii;***
- (c) să adopte cerințe privind serviciile publice pentru a garanta caracterul adecvat***

al serviciilor;

(d) să monitorizeze și să evalueze performanțele operatorilor în îndeplinirea contractelor lor și în respectarea normelor generale;

(e) să ia măsuri, printre care și impunerea de sancțiuni sau rezilierea contractelor de servicii publice, în cazul în care operatorii nu respectă calitatea serviciului sau nivelurile de servicii prevăzute în contract.

Justificare

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.

Amendamentul 21
Articolul 4 alineatul (7)

(7) Caietele de sarcini și contractele de servicii publice sunt transparente în privința subcontractării, menționând dacă aceasta poate sau nu să fie avută în vedere. În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicate subcontractării.

(7) Caietele de sarcini și contractele de servicii publice sunt transparente în privința subcontractării, menționând dacă aceasta poate sau nu să fie avută în vedere **și dacă da, în ce măsură. Dacă are loc o subcontractare, contractantul însărcinat cu administrarea și executarea serviciilor publice de transport de călători în conformitate cu prezentul regulament trebuie să execute el însuși majoritatea serviciilor publice de transport de călători.** În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicate subcontractării.

Justificare

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.

Amendamentul 22

Articolul 5 alineatul (2) primul paragraf

(2) *Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern*, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, ***fie că este*** un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică proprie asupra căreia autoritatea locală competentă sau, ***în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale*** competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente (denumită în continuare operator intern). Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(2) *În cazul în care dreptul intern permite acest lucru*, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, un grup de autorități ***sau o autoritate instituită special de autoritățile competente***, care prestează servicii publice integrate de transport de călători ***într-o zonă care beneficiază de transporturi coerente din punct de vedere economic și social***, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică proprie asupra căreia autoritatea locală competentă sau ***grupul de autorități sau autoritatea instituită special de autoritățile competente*** exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente (denumită în continuare operator intern). Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

Justificare

Amendamentul 23

Articolul 5 alineatul (2) litera (a)

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul respectiv, se va ține cont de factori precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența și controlul efective asupra deciziilor strategice

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul respectiv, se va ține cont de factori precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența și controlul efective asupra deciziilor strategice

și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția **să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;**

și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția **ca toți partenerii privați să fi fost selectați pe baza unei invitații de participare la licitație valabile pe durata contractului de servicii publice; în plus, partenerii privați nu pot avea, individual sau colectiv, o influență semnificativă asupra operatorului de serviciu public definit în standardul internațional de contabilitate IAS 28 prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 2238/2004 al Comisiei din 29 decembrie 2004 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1725/2003 de adoptare a anumitor standarde internaționale de contabilitate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește Standardul internațional de raportare financiară (IFRS) nr. 1, Standardele internaționale de contabilitate (IAS) nr. 1-10, 12-17, 19-24, 27-38, 40 și 41 și interpretările Comitetului pentru interpretarea standardelor (SIC) nr. 1-7, 11-14, 18-27 și 30-33¹.**

¹JO L 394, 31.12.2004, p. 1.

Amendamentul 24
Articolul 5 alineatul (2) litera (b)

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente subordonate

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator **sau autoritatea locală competentă** exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau

activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine și să nu participe la concursuri de oferte privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

altor elemente subordonate activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine și să nu participe la concursuri de oferte privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

Justificare

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.

Amendamentul 25 Articolul 5 alineatul (2) litera (c)

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la concursuri echitabile de oferte începând cu **doi ani** înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția ca o decizie finală să fi fost luată pentru ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unui concurs echitabil de oferte și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la concursuri echitabile de oferte începând cu **un an** înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția ca o decizie finală **și irevocabilă** să fi fost luată pentru ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unui concurs echitabil de oferte și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct; **Dacă autoritatea competentă revine asupra acestei decizii în termen de doi ani, toate contractele atribuite operatorului intern în această perioadă devin automat caduce;**

Justificare

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.

Amendamentul 26

Articolul 5 alineatul (2) literele (da) și (db) (noi)

(da) dacă subcontractarea este analizată în conformitate cu articolul 4 alineatul (7), operatorul intern trebuie să furnizeze el însuși cea mai mare parte a serviciului de transport de călători;

(db) în cazul unor contracte de servicii publice atribuite direct, autoritatea competentă prezintă argumente adecvate care au dus la această decizie de a atribui contractul direct;

Justificare

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.

Amendamentul 27

Articolul 5 alineatul (4)

(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 milion EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport

(4) În măsura în care dreptul intern ***permite acest lucru***, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000* EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport

public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care **funcționează cu cel mult 20 de autovehicule**, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de **1,7 milioane EUR**, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de **500 000** de kilometri.

public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care **are între 50 și 250 de angajați**, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de **3 000 000* EUR**, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de **1 000 000** de kilometri.

** Aceste cifre trebuie ajustate anual în fiecare stat membru, în funcție de rata inflației din anul precedent, indicată de Eurostat.*

Amendamentul 28
Articolul 5 alineatul (5a) (nou)

(5a) În conformitate cu dispozițiile de drept intern, un operator de serviciu public poate solicita, din proprie inițiativă, reînnoirea unui drept exclusiv de instituire a unui serviciu public de transport de călători. Autoritatea locală competentă trebuie să atribuie direct contractul de servicii publice solicitat, dacă acesta se referă la un serviciu public care nu este reglementat de nici un alt drept exclusiv și nu se demonstrează că pune în pericol nici un contract de servicii publice care a fost deja atribuit.

Justificare

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.

Amendamentul 29
Articolul 5 alineatul (6)

(6) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, cum sunt metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), astfel de contracte nu depășesc un termen de zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

(6) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, **în ceea ce privește drepturile exclusive pentru obligațiile de serviciu public**, cu excepția altor moduri de transport pe șine, cum sunt metroul sau tramvaiul, **dacă este necesar pentru a nu pune în pericol viabilitatea economică sau siguranța operațiunii de transport în cauză**. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), astfel de contracte nu depășesc un termen de zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Justificare

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.

Amendamentul 30 Articolul 7 alineatul (1)

(1) Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor respectivi de serviciu public sub forma rambursării. Raportul respectiv trebuie să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun.

(1) Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor respectivi de serviciu public sub forma rambursării. Raportul respectiv trebuie **să facă distincția între transportul cu autobuzul, transportul feroviar și infrastructura feroviară**, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun **și să furnizeze informații cu privire la tipul și sfera drepturilor exclusive care au fost acordate**.

Justificare

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

Amendamentul 31
Articolul 7 alineatul (2) litera (ca) (nouă)

***(ca) obiectivele de calitate privind
punctualitatea și fiabilitatea, precum și
recompensele și sancțiunile aplicabile.***

Or. it

Amendamentul 32
Articolul 7 alineatul (3) litera (a)

(a) numele entității contractante și
participarea la capitalul social al acesteia;

(a) numele entității contractante și
participarea la capitalul social al acesteia,
împreună cu structura sa de control;

Amendamentul 33
Articolul 7 alineatul (3) litera (e)

(e) obiectivele de calitate;

(e) obiectivele de calitate ***privind
punctualitatea și fiabilitatea, precum și
recompensele și sancțiunile aplicabile;***

Amendamentul 34
Articolul 7a (nou)

Articolul 7a

***Atunci când se decid și se atribuie
contractele de servicii publice în
conformitate cu articolul 5 alineatele (2)-
(5), statele membre asigură protecție
juridică ofertanților interesați, protecție
care să fie la fel de eficientă ca cea
prevăzută în Directiva 89/665/CEE a
Consiliului din 21 decembrie 1989 privind
coordonarea actelor cu putere de lege și
actelor administrative privind aplicarea***

***procedurilor privind căile de atac față de
atribuirea contractelor de achiziții publice
de produse și a contractelor publice de
lucrări.***

Amendamentul 35
Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere trebuie să respecte articolul 5 începând cu... *. În această perioadă de tranziție, statele membre trebuie să ia măsuri de conformare treptată cu articolul 5 cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate în special de capacitatea de transport.

* Notă pentru JO: ***12 ani** de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere trebuie să respecte articolul 5 începând cu... *. În această perioadă de tranziție, statele membre trebuie să ia măsuri de conformare treptată cu articolul 5 cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate în special de capacitatea de transport.

* Notă pentru JO: ***opt ani** de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Amendamentul 36
Articolul 8 alineatul (3) al doilea paragraf

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de **30 de ani**. Contractele menționate la **litera** (d) pot continua până la expirare, cu condiția să aibă termen limitat, comparabil cu termenele menționate la articolul 4.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de **15 ani**. Contractele menționate la **literele (b) și** (d) pot continua până la expirare, cu condiția să aibă termen limitat, comparabil cu termenele menționate la articolul 4.

Justificare

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.

Amendamentul 37
Articolul 8a (nou)

Articolul 8a

Căi de atac

(1) Statele membre garantează operatorilor și altor părți interesate dreptul de a ataca în fața unui organ public sau de judecată deciziile și deciziile preliminare luate de autoritățile competente în temeiul prezentului regulament.

(2) Organul menționat la alineatul (1) este independent de autoritățile competente implicate și de operatorii implicați și este împuternicit să solicite orice informații relevante de la oricare dintre părțile implicate, să ia decizii executorii și să acorde despăgubiri.

(3) Atunci când organul în cauză nu este o instanță de judecată, deciziile sale trebuie să fie supuse unei revizuirii juridice.

(4) Dispozițiile care reglementează punerea în aplicare a căilor de atac sunt stabilite de statele membre.

(5) În ceea ce privește serviciile transfrontaliere, autoritățile implicate se pun de acord asupra organului de recurs competent.

Amendamentul 38

Articolul 9 alineatul (2) primul paragraf

(2) Fără a aduce atingere articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot continua să acorde sectorului transporturilor ajutoare în temeiul articolului 73 din tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul regulament și, în special:

(2) În temeiul articolului 73, statele membre, din tratat, pot continua să acorde sectorului transporturilor ajutoare care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul regulament, ca de exemplu:

Amendamentul 39
Articolul 9 alineatul (2) al doilea paragraf

Astfel de ajutoare se limitează la etapele de cercetare și dezvoltare și nu se pot extinde asupra exploatării comerciale a unor astfel de sisteme și tehnologii de transport. ***eliminat***

Justificare

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.

Amendamentul 40
Articolul 12 alineatul (1)

Prezentul regulament intră în vigoare la *.

* Notă pentru JO: **trei ani** de la publicarea regulamentului în jurnalul Oficial.

Prezentul regulament intră în vigoare la *.

* Notă pentru JO: **18 luni** de la publicarea regulamentului în jurnalul Oficial.

Justificare

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.

Amendamentul 41
Anexă punctul 2a (nou)

(2a) Costurile care vor fi incluse în acest calcul trebuie să fie proporționale cu costurile pe care o întreprindere medie, bine administrată, cu mijloace de transport suficiente pentru a-și îndeplini obligațiile de serviciu public, le-ar fi suportat la îndeplinirea acestor obligații.

Amendamentul 42
Anexă alineatul (3a) (nou)

(3a) Compensația nu trebuie să depășească valoarea corespunzătoare efectului financiar net al sumei impactului (pozitiv

sau negativ) asupra costurilor și veniturilor unui operator de serviciu public în urma îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, pe baza costurilor pe care o întreprindere medie, bine administrată, cu mijloace de transport suficiente pentru a-și îndeplini obligațiile de serviciu public, le-ar suporta la îndeplinirea acestor obligații. La analizarea acestor costuri, în măsura posibilului, ar trebui să se facă trimitere la tarifele și parametrii care s-ar fi aplicat unor obligații comparabile de serviciu public în contextul unui concurs de oferte organizat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) sau a unui concurs deschis de oferte organizat în conformitate cu Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

Justificare

This addition to the annex ensures that the regulation is in line with the Court of Justice's judgment on State aid legislation. This also reflects the 'fourth Altmark-Trans' criterion (cf. ECJ judgment C-280/00 (Altmark Trans), point 93). This is the key criterion to ensure efficient and economic service provision, even when contracts are awarded directly, and thus effectively to exclude overcompensation.

EXPUNERE DE MOTIVE

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.

PROCEDURĂ

Titlu	Cerințele de serviciu public pentru transportul feroviar și rutier
Referințe	13736/1/2006 - C6-0042/2007 - 2000/0212(COD)
Data primei lecturi a PE - Numărul P	14.11.2001 T5-0597/2001
Propunerea Comisiei	COM(2000)0007 - C5-0326/2000
Propunerea modificată a Comisiei	COM(2002)0107 and COM(2005)0319
Data anunțului în plen al primirii poziției comune	18.1.2007
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 18.1.2007
Raportor(i) Data numirii	Erik Meijer 15.1.2007
Examinare în comisie	22.1.2007 28.2.2007
Data adoptării	27.3.2007
Rezultatul votului final	+: 37 -: 4 0: 7
Membri titulari prezenți la votul final	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, 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
Membri supleanți prezenți la votul final	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Helmuth Markov, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți la votul final	Alexandru Athanasiu