

II

(Előkészítő jogi aktusok)

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

2006. FEBRUÁR 15–16-I, 63. PLENÁRIS ÜLÉS

Régiók Bizottsága vélemény – Tárgy: „Felülvizsgált javaslat tanácsi és európai parlamenti rendeletre a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról”

(2006/C 192/01)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

TEKINTETTEL a „Felülvizsgált javaslatra tanácsi és európai parlamenti rendeletre a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról” COM(2005) 319 final – 2000/0212 (COD);

TEKINTETTEL a Tanács 2005. szeptember 27-i határozatára, mely szerint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 265. cikkének (1) és (71) bekezdései alapján a fenti témában konzultációt kezdeményez az RB-vel;

TEKINTETTEL elnökének 2005. március 23-i határozatára, amelyben vélemény kidolgozásával bízta meg a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot;

TEKINTETTEL a Tanács 1969. június 26-i, 1191/69 (EGK) rendeletére a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről, amelyet utoljára az 1893/91 (EGK) rendelet módosított;

TEKINTETTEL a COM(2002) 107 final által módosított COM(2000) 7 final rendeletjavaslatra a vasúti, közúti és belvízi személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos elvárások és ezen közszolgáltatási szerződések odaítélésének terén a tagállamok tevékenységéről;

TEKINTETTEL véleményére (CdR 292/2000 fin ⁽¹⁾) a vasúti, közúti és belvízi személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos elvárások és ezen közszolgáltatási szerződések odaítélésének terén a tagállamok tevékenységéről (COM(2000) 7 final – 2000/0212 (COD));

TEKINTETTEL a Bíróság 2003. július 24-i, az Altmark Trans GmbH kontra Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben hozott C-280/00 sz. ítéletére, valamint a Bíróság 2005. január 11-i, a Stadt Halle – RPL Recyclingpark Lochau GmbH kontra Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna ügyben hozott C-26/03 sz. ítéletére;

TEKINTETTEL a „Területi kohéziós politika” szakbizottság által e tárgyban 2005. december 2-án elfogadott véleménytervezetre (CdR 255/2005 rev. 1) (előadó: Bernard Soulage, Rhône-Alpes régió önkormányzatának első alelnöke (FR/PES));

a 2006. február 15–16-án tartott 63. plenáris ülésén (a február 16-i ülésnapon) elfogadta az alábbi véleményt.

(¹) HL C 253, 2001. szeptember 12., 9. o.

I. Általános észrevételek

A Régiók Bizottsága

azon a véleményen van, hogy a tömegközlekedésre kedvező hatással lesz a versenyfeltételek egységesítése és a **jogi bizonytalanság visszaszorítása**;

úgy véli, hogy szükség van a tömegközlekedési szolgáltatások versenyfeltételeinek harmonizálására és pontosítására, hogy biztosítani lehessen a **közszolgáltatási kötelezettségek** és a szolgáltatások javadalmazásának nagyobb **átláthatóságát**.

1. A közszolgáltatási kötelezettségek szerződésbe foglalását illetően:

1.1 **egyértért az általános érdekű gazdasági szolgáltatások** nyújtását elősegítő állami támogatások sajátos jellegének elismerésével, valamint a közszolgáltatási szerződések meghatározásával, melyek mindkét fél jogait és kötelezettségeit rögzítik;

1.2 **üdvözli a szociális és területi célkitűzésekre** vonatkozó szabályozás semlegességét, amelyet minden illetékes hatóság követ;

1.3 **kedvezően fogadja** azt az okfejtést a szerződéseket illetően, amely elfogadja a közszolgáltatási kötelezettségek szerepét a társadalmi és területi kohézió célkitűzéseinek teljesítésében. A **közszolgáltatási szerződések** lehetővé teszik a közszolgáltatási kötelezettségek és költségeik átlátható leírását.

2. A szolgáltatások megszervezését illetően:

2.1 **nagyra értékeli**, hogy – a **szubszidiaritás elvének** tiszteletben tartása érdekében – a rendelettervezet biztosítja a területi önkormányzatok számára azt a mozgásteret, amely szükséges ahhoz, hogy meg tudjanak felelni a közlekedési közszolgáltatás helyi igényei sajátosságainak és komplex jellegének az önkormányzatok társadalmi és területi kohéziós célkitűzéseivel összhangban;

2.2 **emlékeztet** a helyi önkormányzatok **közigazgatási szabadságának elve** melletti elkötelezettségére, amely elismeri szuverén jogukat arra, hogy megválasszák tömegközlekedési szolgáltatásaik irányításának módját, és ez megfelel a legtöbb tagállamban hatályos törvényeknek is;

2.3 **üdvözli**, hogy az illetékes hatóságok **szabadon választhatják meg az irányítás módját**, ami elvezet a helyi igények sokféleségének és a termelési feltételek változatosságának figyelembevételéhez;

2.4 elviekben **támogatja a földrajzi behatárolás** szabályát a belső szolgáltatók számára (5. cikk (2) bekezdés), amellyel lehetővé válik az „összeférhetetlen” támogatások gyanújának megszüntetése, ugyanakkor megmarad a belső szolgáltató igénybevételének lehetősége. Úgy ítéli meg, hogy a földrajzi behatárolás elve nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a területi

önkormányzatok bizonyos közlekedési szolgáltatások folyamatoságát közigazgatási határaikon túl is biztosítsák;

2.5 **megegyeztet**, hogy kedvezően fogadja a helyi tömegközlekedési ágazat piacának megnyitását a „**szabályozott verseny**” elvei alapján, amelyek értelmében a társadalom legsebezhetőbb tagjainak és a hátrányos helyzetű városrészekben élő munkakeresőknek a szükségleteit is figyelembe kell venni, és amely ugyanakkor környezeti szempontból fenntartható;

2.6 **üdvözli** az **illetékes hatóságoknak** a szolgáltatásnyújtás szerződéses megszervezésének terén való **felelősségének** elismerését; Az illetékes hatóságok maguk választhatják majd meg, hogy egy vagy több közlekedési szolgáltatási szerződést kötnek, és szabadon dönthetnek a kockázatmegosztásról is;

2.7 **üdvözli** a versenyeztetés **rugalmasságát**: a közszolgáltatási szerződést megelőzhetik tárgyalások (5. cikk (3) bekezdés), de a szolgáltatásnyújtás megszakadása esetén helyettesítheti közvetlen odaítélés (5. cikk (5) bekezdés);

2.8 **meglepetten** veszi tudomásul, hogy a **belvízi és tengeri** közlekedés városok területére eső elemeit kizárták az új rendeletjavaslatból. Az RB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a rendelettervezet nem vonatkozik a hajózható vízi utakon történő tömegközlekedésre, amennyiben azok a helyi tömegközlekedési hálózat részét képezik.

3. A közlekedési szolgáltatókat illetően:

3.1 **megállapítja**, hogy a rendelet nem korlátozza a **magánkezdeményezést** a szabályozatlan személyszállítási piacokra nemzeti szinten (kizárólagos jogok és ellentételezések nélkül);

3.2 **úgy véli**, hogy a rendelet elkerülhetővé teszi az új monopolhelyzetek kialakulását a helyi tömegközlekedésben, és nem kívánja kizárni a **KKV**-ket a piacról;

3.3 **elégedett** az illetékes hatóságok és a nagy közlekedési vállalatok közötti **erőviszonyok** javasolt egyensúlyával. A helyi közlekedés zökkenőmentes működése érdekében biztosítani kell, hogy a régiók jelentősen befolyásolni tudják a helyi tömegközlekedés tervezését és megszervezését. A munkahely és a lakóhely közötti közlekedés egyre növekvő mértéke ugyanakkor magas követelményeket támaszt a nemzeti és a regionális szint közötti koordinációval szemben a tömegközlekedési téren történő közbeszerzés esetén;

3.4 **támogatja a regionális és távolsági vasúti közlekedés** kizárását a rendelet 5. cikkének rendelkezései alól;

3.5 **megkérdőjelezi** azoknak a javasolt szabályoknak a kivitelezhetőségét, amelyekkel **felbecsülhető** lenne a közszolgáltatási kötelezettségek **méltányos (fair) ellentételezése**. Ennek a becslésnek a nehézségei (sőt, lehetetlen volta) jogbizonytalanságot okozhatnak;

3.6 **észrevételezi**, hogy a **közvetlen odaítélések** semmiféle **szabályozását** nem tervezik a **regionális** és a távolsági **vasúti közlekedésben**. Bizonyos vállalkozások egyidejűleg működnek majd „közvetlen odaítéléssel” a regionális és a távolsági közlekedésben, és jelentkeznek ajánlattételi felhívásokra. Ezért oda kell figyelni a verseny lehetséges torzulásaira;

4. A szöveg formáját illetően:

4.1 **meglepődve** tapasztalja, hogy az Európai Bizottság nem támogatja alá, miért a közösségi integráció legerősebb eszközét, a rendeletet választotta;

4.2 **megállapítja**, hogy a tagállamok nagymértékben eltérő helyzete miatt, a rendelettervezet **helyenként pontatlan meghatározásokat** tartalmaz, de a tagállamokra bízta azok pontosítását saját területükön. Különösen ez a helyzet a városi térség definíciójával (2. cikk (m) bekezdés), amely esetében a közlekedést igénylő zónák csak ritkán esnek egybe az intézményi illetékesség hatókörével.

II. Ajánlások

Módosítások

1. ajánlás

1. cikk (2) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
2. Ezt a rendeletet a vasúti, valamint más vasúti módú és közúti személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatások nemzeti és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokra a szolgáltatásokra, amelyeket alapvetően történelmi vagy idegenforgalmi okból üzemeltetnek.	2. Ezt a rendeletet a vasúti, valamint más vasúti módú és közúti személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatások nemzeti és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokra a szolgáltatásokra, amelyeket alapvetően történelmi vagy idegenforgalmi okból üzemeltetnek.

Indokolás

A rendelet alkalmazási területét illetően az RB sajnálatát fejezi ki a rendelettervezet modális megközelítése miatt, amely úgy tűnik, alábecsüli az **intermodalitás** fejlesztésének fontosságát az utazással kapcsolatos helyi politikákban. Az RB kívánatosnak tartja, hogy vegyék figyelembe az intermodalitás kihívását annak érdekében, hogy az önkormányzatokat ösztönözzék a kombinált rendszerek (metró, villamos, busz, sikló, hajózható vízi utak, parkolás, kerékpárbérlés, gépkocsibérlés, kombinált állomások, információs rendszerek stb.) területén működő közszolgáltatások kötelezettségeinek szerződésbe foglalására.

2. ajánlás

2. cikk: Fogalom meghatározások, (j) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(j) „belső szolgáltató”: egy olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes hatóság teljes és azzal analóg ellenőrzést végez, mint amilyent a saját szolgáltatásai fölött gyakorol. Egy ilyen ellenőrzés létének a megállapításához a következő elemeket kell figyelembe venni: az igazgatási, vezetési és ellenőrzési szervekben való jelenlét szintje, az alapszabályzatokban ezekre vonatkozó előírások, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi kezelési döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés.	(j) „belső szolgáltató”: egy olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes hatóság azzal analóg ellenőrzést végez, mint amilyent a saját szolgáltatásai fölött gyakorol. Egy ilyen ellenőrzés létének a megállapításához a következő elemeket kell figyelembe venni: az igazgatási, vezetési és ellenőrzési szervekben való jelenlét szintje, az alapszabályzatokban ezekre vonatkozó előírások, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi kezelési döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés. <u>A belső szolgáltatói minőség kizárja a magánvállalkozások bármiféle, 33 %-on felüli részesedését a szolgáltató tőkéjében. Közvetlen odaítélés a belső szolgáltató számára akkor is lehetséges, ha – eltérve a 2. cikk (j) bekezdésétől – a belső szolgáltató szerkezetátalakítás céljából együttműködést alakít ki egy olyan külső szolgáltatóval, amely felett a hatóság nem gyakorol ellenőrzést. Ilyen esetben a közvetlenül odaítélt szerződés lejárta után a belső szolgáltató nem kaphat lehetőséget a közvetlen odaítéléssel megkötött szerződés megújítására.</u>

Indokolás

A belső szolgáltató meghatározását illetően az RB nagyobb pontosságot vár el, és kéri azon szabályok meghatározását, amelyek alapján az önkormányzat ellenőrizheti a szolgáltatót.

Az eredeti ajánlás kiigazítást tartalmaz a 2005. január 11-i Stadt Halle ítélettel (C-26/03 ügy) kapcsolatban, melynek 49. cikke a következőképpen rendelkezik: „Ezzel szemben egy magánvállalkozás – akár kisebbségi – részesedése egy olyan társaság tőkéjében, amelyben a kérdéses ajánlatkérő szintén részesedéssel rendelkezik, mindenképpen kizárja azt, hogy az ajánlatkérő a saját szervei felett gyakorolt ellenőrzéssel megegyező módon ellenőrizze ezt a társaságot”.

A Stadt Halle ítélet valójában azt jelenti, hogy a magánszféra bármely szereplője, a közszférához tartozó helyi, vagy regionális vállalkozásban való részvételének mértékétől függetlenül köteles alkalmazni a közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos közösségi szabályokat, melyek igen erős adminisztratív kötöttségekkel járnak. Ez ténylegesen a semlegesség megkérdőjelezését is jelenti a tulajdonnal szemben, melyet az EK-Szerződés 295. cikke is támogat, valamint a köz- és magánszféra közötti partnerségek (PPP) cselekvési szabadságának korlátozását. A Stadt Halle ítélet több problémát okoz a vegyes gazdasági társaságoknak, mint amennyit megold.

Ennélfogva az RB arra kéri az európai jogalkotót, hogy csak olyan közösségi joganyagot fogadjon el, amelyet a közösségi joggyakorlat diktál, valamint hogy határozzon meg egy olyan maximális küszöböt, amely alatt az illetékes hatóság a saját részlegei felettihez hasonló ellenőrzést kell, hogy gyakoroljon. Ezáltal mentesülne az ajánlattételi felhívás igénybe vétele alól.

A rendeltetvezet célja egy jól szabályozott verseny piac létrehozása az Európai Unióban. Ennek alapfeltétele, hogy létezzenek jól működő – magán- vagy közszolgáltató – vállalkozások. Az EK-Szerződés támogatásokról szóló szabályozásainak gondoskodniuk kell arról, hogy az állami hatóságok a közpénzek segítségével ne torzítsák el a versenyt bizonyos vállalkozások javára. De nem szabad a közszolgáltató vállalkozások piacról való kiszorításának eszközévé válniuk. Hogy a közlekedési közszolgáltató vállalkozások felkészülhessenek a piac megnyitására, átmeneti rendelkezésekre van szükség; különben a múltbeli, a közszolgáltatási szerződéssel együtt járó terhek (pl. kollektív bérmegeállapodások, kedvezmények a gyenge kereslet felmutató időkben, illetve bizonyos lakossági csoportok számára) hátrányt jelentenek számukra a magánvállalkozásokkal szemben. Ezért a közszolgáltató vállalkozásoknak az átmenet alatt, egy meghatározott ideig engedélyezni kellene, hogy magántőke bevonásával váljanak versenyképesé anélkül, hogy ez – az átmeneti időszakon belül – automatikusan pályázatkiírási kényszerhez vezessen. Másként a közszolgáltató vállalkozások privatizációra kényszerülnének, vagy le kellene mondaniuk a hatékonyabb struktúrákról.

3. ajánlás

2. cikk: Fogalommeghatározások, (m) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
... (m) „regionális vagy távolsági közlekedés”: minden olyan közlekedési szolgáltatás, amely nem egy város térségének vagy egy agglomerációnak a közlekedési szükségleteit elégíti ki, vagy egy agglomeráció és az elővárosai közötti közlekedést biztosítja.	... (m) „regionális vagy távolsági közlekedés”: minden olyan közlekedési szolgáltatás, amely nem egy város térségének vagy egy agglomerációnak a közlekedési szükségleteit elégíti ki, vagy egy agglomeráció és az elővárosai közötti közlekedést biztosítja <u>kifejezetten városi vagy városkörnyéki szolgáltatás.</u>

Indokolás

Az 5. cikk (6) bekezdésének derogációját illetően sajnálatos volna, ha e területen jogbizonytalanság lépne fel az eltérő értelmezés miatt. Az RB – a regionális és távolsági közlekedési szolgáltatások meghatározásának javítása érdekében – javasolja, hogy vagy a tagállamok maguk határozzák meg, mit értenek a 2. cikk (m) bekezdése alá tartozó szolgáltatások alatt, vagy pedig a meghatározás jogilag elfogadott fogalmat

alkalmazzon. Utóbbi esetben az RB javasolja, hogy a földrajzi meghatározásokat („agglomeráció”, „városközpont”, „előváros”) a szolgáltatásokra vonatkozó, a „vasúti csomaggal” koherens meghatározások váltsák fel. A 2001/13 (1.2(b) cikk) és a 2001/14 (1.3(b) cikk) irányelv e tekintetben „városi és városkörnyéki utaszállítás”-ról beszél. Megjegyzendő, hogy a szolgáltatással kapcsolatos terminusok tipológiáját már 1991-ben alkalmazták az 1191/69 sz. rendeletben (1.1. cikk, módosítva az 1893/91 sz. rendelettel).

4. ajánlás

Azokat a terveket illetően, amelyekre a „közbeszerzési” irányelvek vonatkoznak, a Régiók Bizottsága:

- **kéri**, hogy a különös jogi normák (lex specialis) elve szerint a rendelettervezet rendelkezései előnyt élvezzenek a közbeszerzés általános irányelveinek szabályaival szemben; TRAD: AM 9
- **kívánatosnak tartja**, hogy a **koncessziós** szerződésekre jelen rendeletben pontos rendelkezések vonatkozzanak, amelyek egyértelművé teszik azok helyzetét a „közbeszerzési” irányelvekhez (93/37 és 2004/18) viszonyítva;
- **kéri**, hogy a „BOT” (*Built Operate and Transfer*) szerződések esetét explicit módon kezeljék az 5. cikk (1) és a 8. cikk (1) bekezdésében. A rendeletnek mindenképpen pontosítania kell a jogi feltételeket abban az esetben, ha a nagy infrastruktúraépítésekhez kizárólagos jog (és/vagy ellentételezés) társul.

5. ajánlás

4. cikk (6) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(6) Ha szükséges – az eszközök amortizációs feltételeire figyelemmel –, a szerződés időtartama legfeljebb a felével meghosszabbítható, ha a szolgáltató olyan eszközelemről ad számot, amelyek a szükséges eszközök összességére és a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező közlekedési szolgáltatás megvalósítására nézve jelentőséggel bírnak, és kizárólagosan a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.	(6) Ha szükséges – az eszközök amortizációs feltételeire figyelemmel –, a szerződés időtartama legfeljebb a felével meghosszabbítható, ha a szolgáltató olyan eszközelemről ad számot, amelyek a szükséges eszközök összességére és a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező közlekedési szolgáltatás megvalósítására nézve jelentőséggel bírnak, és kizárólagosan a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódnak. <u>Az anyagi, illetve nem anyagi beruházások nem indokolhatják a szerződés meghosszabbítását, amennyiben létezik másodlagos piac, vagy amennyiben maradék értékük felbecsülése a szerződés értelmében nem okoz nehézségeket.</u>

Indokolás

A 4. cikk (6) bekezdésének derogációja az eszközök amortizációjáról nem fékezheti a verseny dinamizmusát azáltal, hogy gazdasági megalapozottság nélkül meghosszabbítja a szerződés időtartamát.

6. ajánlás

4. cikk (új bekezdés betoldása)

Az RB módosítása
(8) <u>E cikk (5) és (6) bekezdése nem alkalmazandó, amennyiben a közbeszerzési szerződések odaítéléséről szóló irányelvek alkalmazandóak. Ezekben az esetekben a közbeszerzési szerződés időtartama legfeljebb 30 év, a munkálatok tényleges megkezdésétől számítva.</u>

Indokolás

Az RB javasolja, hogy a munkálatok és az üzemeltetés koncessziója külön cikk tárgyát képezze, amennyiben az üzemeltetés időtartama a terv gazdasági egyensúlya szempontjából alapvető paraméternek számít. Ebben az esetben derogációt kell adni a rendelettervezetben szereplő maximális 22,5 év alól.

7. ajánlás

5. cikk (4) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(4) Az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélnék oda olyan közszolgáltatási szerződéseket, amelyek átlagos éves értéke egy millió eurónál kevesebbre becsült, vagy amelyek tárgya 300 000 kilométernél kevesebb közlekedési szolgáltatás éves nyújtása.	4. Az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélnék oda olyan közszolgáltatási szerződéseket, amelyek átlagos éves értéke <u>vállalatonként</u> 1,5 millió eurónál kevesebbre becsült, vagy amelyek tárgya 500 000 kilométernél kevesebb közlekedési szolgáltatás éves nyújtása.

Indokolás

Az RB javasolja, hogy az illetékes hatóságok több szerződést közvetlenül ne ítélhessenek oda egyetlen szolgáltatónak – és ezt egyértelműen tiltsák meg – amennyiben a szerződések globális összege meghaladja az 5. cikk (4) bekezdésében megadott küszöböt. E cikket nem az ajánlattételi kötelezettség megkerülésére kell alkalmazni, hanem az ajánlattételi felhívás tranzakciós költségeinek elkerülésére, amennyiben a kért szolgáltatás „kis kaliberű”, vagy amennyiben az illetékes hatóság az ajánlattételi felhívás által biztosított versenynyomást a területén működő különböző „kis szolgáltatók” összehasonlításával pótolja. Az RB ezenkívül javasolja, hogy a küszöbértékeket a tagállamok határozzák meg a nemzeti gazdasági feltételek függvényében.

8. ajánlás

8. cikk (2) és (3) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(2) Valamennyi illetékes hatóság ügyel arra, hogy: a) az autóbuszos közlekedési közszolgáltatási szerződéseinek legalább a felét – az értéküket tekintve – e rendeletnek megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított négyéves határidőn belül; és b) az összes autóbuszos közlekedési közszolgáltatási szerződését e rendeletnek megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított nyolcéves határidőn belül.	(2) Valamennyi illetékes hatóság ügyel arra, hogy: a) az autóbuszos közlekedési közszolgáltatási szerződéseitnek <u>legalább a felét</u> az értéküket tekintve <u>e rendeletnek 4. cikkének</u> megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított négyéves határidőn belül; és b) az összes autóbuszos közlekedési közszolgáltatási szerződését e rendeletnek <u>5. cikkének</u> megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított nyolcéves határidőn belül.
(3) Valamennyi illetékes hatóság ügyel arra, hogy: a) a vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződéseinek legalább a felét – az értéküket tekintve – e rendeletnek megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított ötéves határidőn belül; és b) az összes vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződését e rendeletnek megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított tízéves határidőn belül.	(3) Valamennyi illetékes hatóság ügyel arra, hogy: a) az vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződéseitnek <u>legalább a felét</u> az értéküket tekintve <u>e rendeletnek 4. cikkének</u> megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított ötéves határidőn belül; és b) az összes vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződését e rendeletnek <u>5. cikkének</u> megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított tízéves határidőn belül.

Indokolás

A jelenlegi megfogalmazás szerint a két bekezdés nagy nehézséget jelent az illetékes hatóságok számára, ha azok egyetlen szolgáltatóval kívánják hálózatukat üzemeltetni. Kevesebb, mint 4-5 éven belül közszolgáltatási szerződést kell kidolgozniuk, és versenyeztetést kell lefolytatniuk.

9. ajánlás

8. cikk (5) bekezdés

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(5) A (2), (3) és (4) bekezdések alkalmazásában figyelmen kívül kell hagyni az e rendelet hatálybalépését megelőzően pártatlan versenyeztetési eljárás szerint odaítélt szerződéseket, ha határozott időre szólnak, amely az e rendelet 4. cikke (5) bekezdésben előírt időtartamokhoz mérhető. Ezek a szerződések lejáratukig érvényben maradhatnak.	(5) A (2), (3) és (4) bekezdések alkalmazásában figyelmen kívül kell hagyni az e rendelet hatálybalépését megelőzően pártatlan versenyeztetési eljárás szerint odaítélt szerződéseket, ha határozott időre szólnak, amely az e rendelet 4. cikkében (5) bekezdésben előírt időtartamokhoz mérhető. Ezek a szerződések lejáratukig érvényben maradhatnak.

Indokolás

Az átmeneti időszakot illetően, a rendelet hatálybalépését megelőzően kötött szerződéseket, illetve azokat, amelyek a rendelet alkalmazását megelőzően lejárnak, a lejárat napjáig fenn kell tartani annak érdekében, hogy elkerülhető legyenek az elszenvedett sérelem pénzügyi ellentételezése miatt indított jogi eljárások.

10. ajánlás

8. cikk (6) bekezdés (törlendő)

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
Az illetékes hatóságok a (2) és (3) bekezdésben említett átmeneti időszakok második felében kizárhatják a szerződések ajánlattételi felhívással történő odaítéléséből azokat a szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy az összes olyan kizárólagos jog vagy pénzügyi ellentételezés, amelyet közszolgáltatási szolgáltatások ellátásáért ítéltek oda nekik, értékben számolva legalább felerészben ennek a rendeletnek megfelelően odaítélt kizárólagos jog vagy pénzügyi ellentételezés. E szempont alkalmazásánál nem szabad figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett sürgősségi intézkedésekkel odaítélt szerződéseket. Ha az illetékes hatóságok élnek ezzel a lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges szolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárása elején értesítik döntésükről a lehetséges szolgáltatókat. Két hónappal az ajánlattételi felhívás közzététele előtt értesíteniük kell a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.	Az illetékes hatóságok a (2) és (3) bekezdésben említett átmeneti időszakok második felében kizárhatják a szerződések ajánlattételi felhívással történő odaítéléséből azokat a szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy az összes olyan kizárólagos jog vagy pénzügyi ellentételezés, amelyet közszolgáltatási szolgáltatások ellátásáért ítéltek oda nekik, értékben számolva legalább felerészben ennek a rendeletnek megfelelően odaítélt kizárólagos jog vagy pénzügyi ellentételezés. E szempont alkalmazásánál nem szabad figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett sürgősségi intézkedésekkel odaítélt szerződéseket. Ha az illetékes hatóságok élnek ezzel a lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges szolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárása elején értesítik döntésükről a lehetséges szolgáltatókat. Két hónappal az ajánlattételi felhívás közzététele előtt értesíteniük kell a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.

Indokolás

Ez a cikk különösen kétértelmű, valamint hátrányos megkülönböztetés és jogvita kockázatát hordozza.

Brüsszel, 2006. február 16.

A Régiók Bizottsága
elnöke
Michel DELEBARRE