

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Felülvizsgált javaslat tanácsi és európai parlamenti rendeletre a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról”

COM (2005) 319 final – 2000/0212 (COD)

(2006/C 195/06)

2005. szeptember 30-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. és 89. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

Az EGSZB idevonatkozó munkáival megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2006. május 2-án elfogadta véleményét (előadó: Stéphane BUFFETAUT, társelőadó: Erhard OTT).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. május 17–18-án tartott 427. plenáris ülésén (a május 18-i ülésnapon) 63 szavazattal 1 ellenében, 12 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság által benyújtott, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó rendeletjavaslat a közvetlen odaítélés lehetőségét tekintve javult a korábbi változatokhoz képest.

1.2 Azonban a szervező hatóságok és a szolgáltatók által igényelt jogbiztonság célkitűzésének eléréséhez egyes pontok további tisztázásra szorulnak:

- a személyszállítási tevékenység földrajzi korlátozásának konkrét megvalósítása, valamint a verseny torzulásának megakadályozását szolgáló külön záradékok a kezelésért felelős helyi szolgáltató számára történő közvetlen odaítélés esetére,
- a vasúti közlekedéssel kapcsolatos közvetlen odaítélésre vonatkozó kivétel az általános alapelvek alól – ez ugyanis jogilag kevésbé indokolt, és legalább egy jobb keretet érdemelne,
- visszatérés a 2002. februári rendeletjavaslat⁽¹⁾ szellemiségéhez a szolgáltatás minőségét és a szociális jogszabályok betartását illetően, a szubszidiaritás elvének megkérdőjelezése nélkül,
- az átmeneti időszakban érvényes kölcsönösségi rendszer pontosítása,
- lehetőség arra, hogy a szerződés időtartamát az előirányzott időhatárokon túl – kivételes jelleggel – meghosszabbítsák, ha a beruházási költségek és a megtérülési idő szükségessé teszi,
- a regionális vagy távolsági közlekedés fogalmának világosabb meghatározása,
- a rendelet alkalmazása minden olyan, tömegközlekedésre vonatkozó szerződésre, amely közszolgáltatási kötelezettségeket tartalmaz, vagy a szerződő felet kizárólagos jogokkal ruházza fel,

– a rendelet közbeszerzési joggal szembeni elsőbbségének megerősítése, mielőtt a szolgáltatónak kockázatot kell viselnie.

1.3 Ebben az összefüggésben a szükséges átláthatóság előmozdítása és a versenyrendszer keretében nyújtott szolgáltatások minőségének javítása érdekében az EGSZB kifejezetten támogatja a szerződéskötési kötelezettséget, valamint a versenyztetés és a közvetlen odaítélés lehetőségei közti egyensúlyt.

1.4 Azt szeretné, ha a rendelet hatálya a közlekedési közszolgáltatásokkal kapcsolatos mindenfajta szerződésre kiterjedne.

1.5 A versenyztetés és a belső szolgáltató számára történő közvetlen odaítélés közti egyensúly vonatkozásában az EGSZB kedvezően értékeli a tevékenység földrajzi behatárolását, melynek célja a verseny bármilyen torzulásának elkerülése, megőrizve ezáltal a helyi közösségek szabad választását és a méltányosságot a szabályozott versenyben.

1.6 Azt szeretné, hogy belső szolgáltató számára történő közvetlen odaítélés esetén maradjon meg egy világosan meghatározott és egyértelmű keretbe foglalt rugalmassági sáv arra az esetre, ha a hálózatok összevonása és a közlekedési szolgáltatások egyesítése céljából azok tevékenységi körét a közlekedési közszolgáltatási szerződés megbízójától különböző illetékes hatóságokkal határos, illetve szomszédos területekre is ki kellene terjeszteni.

1.7 Úgy véli, hogy a kis jelentőségű szerződésekre és a szolgáltatás folytonosságának fenntartására előirányzott kivételek indokoltak.

1.8 Az EGSZB felteszi a kérdést, hogy célszerű-e a vasúti szállítási közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése történelmi múltú és új szolgáltatóknak pontos keret és a méltányos versenyt garantáló szabályok előírányszása nélkül (a belső szolgáltatók esetében ugyanis ez az előírányszat megvan), ami jogbizonytalanságot és a verseny torzulását eredményezheti.

⁽¹⁾ COM (2000) 7 final – 2000/0212 (COD) (a COM (2002) 107 final dokumentum által módosítva)

1.9 Úgy véli, hogy a vasúti tömegközlekedésben az átláthatóság, az egyenlő bánásmód, valamint a minőség és hatékonyság elve csak akkor juthat jobban érvényre, ha ott is ugyanazok a szabályok érvényesek, mint a helyi közúti közlekedésben.

1.10 Azt kéri, hogy a szöveg térjen vissza a 2002. februári rendeletjavaslat szellemiségéhez a szolgáltatás minőségét és a tagállamokban hatályos szociális jogszabályok betartását illetően.

1.11 Ezek mellett a kikötések mellett az EGSZB szeretné, ha a rendelet, amely az ágazat jogbiztonságának biztosításához szükséges, gyors elfogadást nyerne.

2. Bevezetés

2.1 Az Európai Bizottság új rendeletjavaslatot tett közzé a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatási kötelezettségekről. Jelen esetben a harmadik változatról van szó.

2.2 Az EGSZB üdvözlí az Európai Bizottság által végzett munkát, amely lehetővé teszi a mindaddig a közösségi intézményeknél elakadt viták újraindítását.

2.3 A javasolt szöveg célja a joggyakorlat legutóbbi fejleményeinek és különösen az ALTMARK Trans-ítéletnek a fényében a korábbi viták során kifejtett, különböző álláspontok összeegyeztetése, valamint a szubsidiaritás elvének figyelembe vételével és az állami szervezetek szabad adminisztrációja elvének tiszteletben tartásával kapcsolatos aggódalmak eloszlátása.

2.4 A szöveg jelentősen különbözik az előző változattól, és megfogalmazása is egyszerűbb. A Parlament azonban, hogy a jogalkotási folyamat ne húzódjon el, úgy döntött, hogy úgy fogja tekinteni, mintha az előző szövegnek a felülvizsgálatáról lenne szó, és második olvasatban fogja csak megvizsgálni. A javaslat tehát a Miniszterek Tanácsa elé került, amely nemrégiben kezdte meg a szöveg tanulmányozását, és úgy határozott, hogy megvizsgálja a harmadik vasúti csomaggal való összefüggéseit, különösen a nemzetközi vasúti közlekedés megnyitását és a kabotázsforgalom⁽²⁾ lehetőségét tekintve.

2.5 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi – 1969-ben keletkezett – jogi keret elavult, valamint a közlekedési módok hatékonyságán és minőségén javítani kell, hogy piaci részesedéseiket megtarthassák, vagy akár növelhessék. „[A] verseny szabályozás[át] – a régiók és a városok esetében is –, ezáltal az átláthatóság biztosítás[át]” szeretné elérni „a közszolgáltatási szerződések odaítélésében és végrehajtásuk feltételeit illetően.”⁽³⁾ Ezzel a témával kapcsolatban az EGSZB a korábbi rendeletjavaslatról írott 2001-es véleményében külön üdvözölte „az Európai Bizottság kifejezett szándékát, hogy a tömegközlekedést tekintve olyan piacszervezést kíván célként kitűzni, amely a »szabályozott verseny« lehetőségének megteremtésére törekszik a korlátlan versennyel szemben”⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Jelen javaslat már nem vonatkozik a folyami hajózásra, melyet továbbra is a Szerződés 73. cikke szabályoz.

⁽³⁾ COM (2005) 319 final, 2. pont

⁽⁴⁾ HL C 221, 2001. augusztus 7. (2.2. pont) (nincs magyar fordítása – A ford.)

2.6 Az EGSZB azt is meglelégedéssel vette tudomásul, hogy „ezentúl a vállalatok közötti esélyegyenlőség és verseny – bármilyen legyen is a vállalatok természete – a jogi és számviteli átláthatóság feltételei között történik majd”⁽⁵⁾.

2.7 Most, hogy az Európai Parlamentnek még sort kell kerítenie a rendeletjavaslat második olvasatban történő megvitatására, az EGSZB ismét csak azon reményének tud hangot adni, hogy a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatás irányítási eljárásaiban megvalósul az átláthatóság, az esélyegyenlőség és a szabályozott verseny – a Szerződés 295. cikkében foglalt semlegességi elv tiszteletben tartása mellett.

2.8 Az Európai Bíróságnak a közelmúltban hozott döntései – konkrétan az Altmark Trans és a Stadt Halle ügyben hozott ítéletek – is hozzájárultak a téma értékeléséhez. Az Európai Bizottságot kezdeményezési jogkörének gyakorlásában nem köti a precedensjog, mivel az Európai Unió jogrendszere elsősorban az írott jogszabályokon, nem pedig a bírói döntéseken alapul. A gyakorlatban viszont a rendeletjavaslat 4. pontja az Altmark Trans-ítéletben megfogalmazott első három feltétel elveit veszi át. A negyedik feltétel bizonyos elemeit pedig a melléklet 7. pontjában láthatjuk viszont.

2.9 Hangsúlyozandó, hogy az Altmark Trans-ítélet olyan kritériumokat fogalmazott meg, amelyek garantálják, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekért kapott ellentételezések jogilag nem minősülnek állami támogatásnak. A rendeletjavaslat ennél nagyobb tárgykört érint, és olyan szempontokkal is foglalkozik, amelyekkel a joggyakorlat nem: például a jogilag állami támogatásnak minősülő ellentételezésekre vonatkozó versenyszabályoknak való megfelelés kérdésével, illetve a kizárólagos jogok odaítélésével. Fontos megemlíteni, hogy 1969-ben még nem létezett közlekedési piac, ezért a kizárólagos jogok kérdése fel sem merült.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB örömmel fogadja az Európai Bizottság kezdeményezését, ám néhány megvitatásra érdemes jogi kérdést szeretne felvetni, továbbá hangsúlyozza, mennyire fontos, hogy az új rendelet valóban megteremtse az ágazat egészében olyannyira várt jogbiztonságot annak érdekében, hogy mihamarabb elfogadásra és alkalmazásra kerülhessen.

3.2 Az EGSZB dicséretesnek tartja az Európai Bizottságnak a helyi közlekedésben olyan új egyensúly megteremtésére irányuló törekvéseit, amely tiszteletben tartja a helyi szervek szabad adminisztrációját, és minden részt vevő fél számára kielégítő.

3.3 Öröndetesnek tartja, hogy a helyi közigazgatási szervek szabadon megválaszthatják, hogy közlekedési szolgáltatásaikat versenyre bocsátják-e vagy maguk nyújtják, esetleg belső szolgáltatásra bízzák, feltéve, hogy a verseny mindenfajta torzulásának elkerülését célzó pontos kritériumok teljesülnek.

⁽⁵⁾ Uo., 2.4. pont

3.4 Az EGSZB megerősíti, hogy támogatja – a szabad versennyel szemben – a szabályozott verseny elvét, amely az új rendeletjavaslatban is szerepel (3. cikk, illetve 5. cikk, (3) bekezdés). Megítélése szerint ugyanis ez az elv alkalmas a legjobban arra, hogy összeegyeztethetővé tegye a közszolgáltatások igényeit a szerződések decentralizálási szabályait összefogó harmonizált és biztonságos keret kialakításának szükségességével, továbbá az ágazat vállalkozóinak igényeivel (bármilyen legyen is a vállalkozások státusza).

3.5 Úgy véli, hogy a jobb minőségű és hatékonyabb tömegközlekedés záloga egy olyan versenyrendszer, amely a szerződéskötés általános kiterjesztését, valamint a versenyeztetés és a közvetlen odaítélés közötti szabad választás lehetőségét nyújtja. A szervező hatóságoknak ugyanis világosan és előre meg kell majd határozniuk a közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett területeket, továbbá a kompenzációsámítás szabályait, valamint a költségek és bevételek megosztásának módját, és gondoskodniuk kell mindezek megfelelő előzetes nyilvánosságra hozataláról.

3.6 A szolgáltatók pedig jól ismerik majd tevékenységük kereteit és az abból eredő kötelezettségeket.

3.7 A javaslat továbbá azt is előírja, hogy minden illetékes hatóságnak évente egyszer részletes jelentést kell közzétennie az illetékességi körébe tartozó közszolgáltatási kötelezettségekről, a kiválasztott szolgáltatókról, valamint a cserébe nekik odaítélt ellentételezésekről és kizárólagos jogokról (7. cikk). Így a polgárok megismerhetik a közlekedési szolgáltatások működtetésének pontos feltételeit, ezáltal össze tudják majd hasonlítani a nekik ajánlott szolgáltatások minőségét és költségét. Arra kell azonban ügyelni, hogy az előírt jelentés ne rójon indokolatlanul nagy adminisztrációs terheket a közösségekre, és így – közvetetten – a szolgáltatókra. A túlzott bürokrácia nem tesz jót a hatékony tájékoztatásnak.

4. Részletes megjegyzések

4.1 A rendelet és a közbeszerzési jog

4.1.1 Azért merült fel a jogok közötti elsőbbség kérdése, mert az ágazatra két jogszabály is alkalmazható.

4.1.2 A 2001-es első olvasat során az Európai Parlament módosító indítványt fogadott el, melyben azt kérte, hogy a jövőbeli rendelet elsőbbséget élvezzen a közbeszerzési joggal szemben, hogy egyértelmű és következetes jogi keret jöheszen létre. Az Európai Bizottság által javasolt megoldás a jogalkalmazás kritériumát a szervező állami szerv választásától teszi függővé:

– amennyiben közszolgáltatási kötelezettség áll fenn, és a szolgáltató a kockázatok egy részét átvállalja, a rendelet az irányadó;

– ha pedig „egyszerű közbeszerzésről” van szó, a szerződések versenyeztetése tekintetében a közbeszerzési irányelv alkalmazandó.

4.1.3 Az EGSZB ezzel kapcsolatban úgy véli, hogy az átláthatóság és az egyenlő elbánás elvére való tekintettel a rendeletben foglaltak minden közlekedési közszolgáltatási szerződésre vonatkoznak. Ez lenne messze a legegyszerűbb és a legegységesebb megoldás, és az illetékes hatóságok szerződéskötési szabadságát sem vonná kétségbe.

4.2 A közvetlen odaítélés lehetőségei

4.2.1 A két korábbi változattal szemben a javaslat most először arra is lehetőséget kínál, hogy belső szolgáltató közvetlenül, előzetes versenyeztetés nélkül kapjon tömegközlekedési közszolgáltatási szerződést (5. cikk, (2) bekezdés). Ez az újítás annak a korábbi viták során kifejtett kívánságnak tesz eleget, hogy megmaradjon a helyi önkormányzatok szervezési szabadsága.

4.2.2 Ehhez a lehetőséghez több feltétel is társul:

– A megítélt szolgáltatásokat helyben kell nyújtani.

– A belső szolgáltató nem vehet részt az illetékes hatóság területén kívül szervezett versenyeztetéseknél, és tevékenységeit kizárólag az illetékes hatóság területén belül végezheti. Ez nem más, mint a versenybeli kölcsönösség kívánalma – melynek a Parlament adott hangot az első olvasat során (61. sz. módosító indítvány) – az európai szerződés alapelveivel összhangba hozva. A fenti rendelkezés logikus és méltányos, mivel megbotránkoztató lenne, ha az állami önkormányzat ellenőrzése alatt álló és területén a versennyel szemben védelmet élvező helyi szolgáltató versenybe szállhatna más szolgáltatókkal a verseny számára nyitott területeken.

– A közvetlen odaítélés kedvezményezettje csak olyan belső szolgáltató lehet, amely felett az illetékes hatóság teljes körű, a saját szolgáltatásai felettivel analóg ellenőrzést gyakorol. Ám az Európai Közösségek Bíróságának joggyakorlatát (Teckal-ítélet, 1999. 11. 18., Stadt Halle-ítélet, 2005. 01. 11. és Parking Brixen-ítélet, 2005. 10. 13.) az Európai Bizottság nem vette teljesen számításba.

4.2.3 Az első olvasatkor az Európai Parlament világosan amellett foglalt állást, hogy a versenyeztetési opció mellett az illetékes hatóság ellenőrzése alatt álló helyi szolgáltatóknak történő közvetlen odaítélés lehetőségét is meg kellene tartani. A Miniszterek Tanácsában a vita ugyanebben a hangnemben folyt: a tagállami képviselők nagy hányada kedvezőnek ítélte, hogy az illetékes hatóságok továbbra is megválaszthatják, hogy – saját vállalataikon keresztül – maguk nyújtják-e a helyi szolgáltatásokat, vagy versenyt írnak ki azok odaítélésére.

4.2.4 Az Európai Bizottság megpróbálta figyelembe venni ezeket az egybehangzó kívánságokat, és egyensúlyt igyekezett teremteni a szabályozott verseny és a közvetlen odaítélés lehetősége között. Ezt a lépést az EGSZB helyesli, mert egyrészt meghagyja a szervező állami hatóságok adminisztrációs szabadságát, másrészt figyelembe veszi az Európai Bíróság által meghatározott alapelveket.

4.2.5 Fontos kiemelni, hogy a belső szolgáltató meghatározásában az Európai Bizottság egy földrajzi behatárolási feltételt is szerepeltet, hogy figyelembe vegye – a Parlament kívánságára – a helyi kezelési szolgáltatásokra vonatkozó versenybeli kölcsönösség elvét, viszont az európai alapszerződésnek megfelelő megfogalmazásban. Ennek a feltételnek az alkalmazása két kérdést vet fel:

- Vonatkozik-e a feltétel minden belső szolgáltatói közlekedési szolgáltatásra, beleértve az alvállalkozók által nyújtottakat is?
- Mi történik, ha a járatok útvonala átnyúlik az illetékes szervező hatóság illetékességi területének határain? Meg kell-e az útvonalakat szakítani, vagy ebben az esetben külön szabályokat kell alkalmazni? E tekintetben az EGSZB úgy vélekedik, hogy a területi illetékesség kritériumát rugalmasabbá kell tenni. Az érintett szolgáltatások ugyanis különböző illetékes hatóságok területeinek érdekeltégi körébe tartozhatnak, amennyiben ez szükséges a hálózat egységesítéséhez és a közlekedési szolgáltatások összevonásához abban az esetben, ha a területek azzal a területtel határosak, illetve szomszédosak, amelynek illetékes hatósága a közlekedési közszolgáltatási szerződés megbízója.

4.2.6 Tekintetbe kell tehát venni azt is, hogy a belső szolgáltató vagy közvetlenül maga a szervező hatóság nyújtotta szolgáltatások különböző illetékes hatóságok területeinek érdekeltégi körébe tartozhatnak, amennyiben ez elengedhetetlen a hálózat egységesítéséhez és a közlekedési szolgáltatások összevonásához, továbbá a területek azzal a területtel határosak, illetve szomszédosak, amelynek illetékes hatósága a közlekedési közszolgáltatási szerződés megbízója. Avégett, hogy ezt a lehetőséget ne használhassák fel a torzításmentes verseny elvének megkerülésére, elő kellene irányozni, hogy a szervező hatóság területi illetékességi körén kívül nyújtott szolgáltatás értéke ne haladhassa meg az alapszerződésben foglalt érték bizonyos százalékát.

4.2.7 Lehetővé kellene tenni továbbá több település belső szolgáltatója számára, hogy együttműködjenek egymás közt – különösen a kutatás és fejlesztés terén –, ennek hiányában ugyanis strukturálisan kevésbé tudnának hatékonyan működni, mint azok a potenciális versenytársaik, akiknek nem kellene hasonló korlátokkal szembenézniük.

4.2.8 Ezeknek a pontoknak a tisztázására mind a jogbiztonság terén, mind pedig a szolgáltatások gyakorlati megszervezése terén szükség lesz. Érdemes még megjegyezni, hogy a belső szolgáltató fogalmának meghatározásához az Európai Bíróság joggyakorlatában (a Stadt Halle-ítéletben, 2005. 01. 11.) megfogalmazott kritériumok alkalmazásával némi bizonytalanság marad a szövegben – mégpedig a francia változatban az „olyan elemeket kell figyelembe venni, mint” megfogalmazás azt sugallhatja, hogy a feltételek listája nem teljes (*). A közel-múltbeli bírói döntés (Parking Brixen-ítélet, 2005. 10. 13.)

(*) A magyar szöveg így hangzik: „... a következő elemeket kell figyelembe venni”. Ez a megfogalmazás nem hordozza magában az említett bizonytalanságot. (A ford.)

viszont újfent kiemeli, hogy alapvető fontosságú az a kritérium, mely szerint hasonló ellenőrzést kell alkalmazni, mint a saját szolgáltatások esetén.

4.2.9 Végül pedig: meglepő, hogy míg a szigorúan meghatározott feltételek belső szolgáltató számára történő közvetlen odaítélés általános esetére vonatkoznak, addig a rendelet alapelvei alól a szolgáltató számára történő közvetlen odaítélésre vonatkozó, külön a vasúti ágazat számára engedélyezett kivételhez semmilyen feltétel nem társul, és erre az indokló rész sem ad semmilyen magyarázatot.

4.3 Versenyeztetés és ajánlattételi felhívások közzététele

4.3.1 A belső szolgáltató számára történő odaítélés mellett a javaslat az ajánlattételi versenyfelhívások közzétételének lehetőségét is kilátásba helyezi. Az ajánlattételi felhívás alkalmazásának szabálya három kivételt foglal magában:

- a kis jelentőségű szerződések esetére,
- a szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy a rövid időn belül várható megszakadás kockázata esetére a közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására,
- a regionális vagy távolsági vasúti közlekedési közszolgáltatási szerződések esetére.

4.3.2 Az EGSZB úgy véli, hogy az első két kivétel elvben indokolt, még akkor is, ha a viták során megszületnek a kis jelentőségű szolgáltatásokat meghatározó feltételek. Ezzel szemben a harmadik kivétel több szempontból is kérdéseket vet fel. Először is az ágazat jelentősége szempontjából (hőszávetőleg 50 milliárd eurós forgalom), másodsor, mivel az odaítélési feltételek csak kis mértékben kötelező erejűek (ellentétben a belső szolgáltatóknak történő odaítélés feltételeivel), még akkor is, ha a 7. cikk helyénvaló tájékoztatási intézkedéseket ír elő, végül pedig azért, mert a vasút nem olyan ágazat, amelyben – természeténél fogva – végleg ki kellene zárni a versenyt, kivéve, ha a rendeletjavaslat 5. cikkének 2. bekezdésében leírtakhoz hasonló kitételeknek kell eleget tenni.

4.3.3 Tekinthejtük úgy, hogy a szabályozott versenyre bocsátás jobban biztosítaná az átláthatóságot, az egyenlő elbárást, valamint az ügyfelek és a szolgáltatók érdekeit, továbbá, hogy a választott megoldás – kétségkívül politikai kompromisszumnak köszönhetően – jogi következetesség szempontjából némileg megingatja a szöveget.

4.4 A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése

4.4.1 A rendeletjavaslat 6. cikke a 4. cikkre utal, amely részben az Altmark Trans-ítélet kritériumait veszi alapul. Mindenfajta ellentételezés – az odaítélés módjától függetlenül – meg kell, hogy feleljen ezeknek a rendelkezéseknek. A közvetlenül odaítélt szerződések esetében az ellentételezéseknek ráadásul a mellékletben meghatározott szabályoknak is meg kell felelniük, melyek szerint az ellentételezés összegének meghatározásához össze kell hasonlítani a közvetlen üzemeltetés helyzetét azzal a helyzettel, amely akkor állna fenn, ha a szolgáltatásokat „piaci körülmények között” üzemeltetnék, és ha a kötelezettséget nem teljesítenék.

4.4.2 A szöveg tehát két helyzetet különböztet meg:

- ha volt versenyeztetés, a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése az Altmark Trans-ítéletben foglalt első három feltétel szellemiségét idézi;
- ha pedig közvetlen odaítélésről van szó (versenyeztetés nélkül), a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése csak részben alapul az Altmark Trans-ítéletben meghatározott feltételeken, emellett még összehasonlító elemzést is végezni kell a közszolgáltatási kötelezettségeken kívüli szolgáltatás gazdasági irányításáról.

4.4.3 Ez a rendszer bizonyos jogi bonyolultságot eredményez, amelyben még világosabb megfogalmazásra van szükség az átláthatóság és a megfelelő kezelés biztosítása végett, tekintettel az ügyfelekre és az adófizetőkre.

4.5 A szolgáltatások minősége és a szociális jog

4.5.1 Az Európai Bizottság ragaszkodik ahhoz, hogy a rendeletjavaslat a közlekedési ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségek kérdésének tisztázásáról és a kötelezettségek ellentételezéséről szóljon, és ne foglalkozzon a szolgáltatások minőségével, a szociális joggal és a fogyasztóvédelemmel kapcsolatos témákkal. Így csak a 4. cikk (7) bekezdése tér ki

rugalmas módon a szociális jogok kérdésére. Igaz, itt nemzeti illetékességi körről van szó.

4.5.2 A 2002-es átdolgozott javaslat viszont pontosabban fogalmazott a tömegközlekedés és az utastájékoztató minőségének megfelelő szintjével, valamint a szociális joggal kapcsolatban (korábbi 4., 4. a) és 4. b) cikk).

4.5.3 Az EGSZB sajnálattal állapítja meg, hogy az új megfogalmazás túl diszkréten kezeli a minőség és az utastájékoztató kérdését, valamint a nemzeti szociális jogszabályok kínálta garanciákat. Nyomatékosan kéri, hogy az Európai Bizottság térjen vissza a 2002-es javaslat szellemiségéhez, és egészítse ki a javaslatát, tiszteletben tartva a szubszidiaritás elvét és a helyi szervek szabad adminisztrációját. Nem szükséges kimerítő listát közölni a biztonsági, minőségi és utastájékoztatói kritériumokról, csupán az ezekkel kapcsolatos minimális követelményeket kellene megemlíteni.

4.6 Átmenet a jelenlegi helyzet és az új jogszabály között

4.6.1 Némi pontatlanság jellemzi a 8. cikk (6) bekezdését, amely a versenyhelyzetet az átmeneti időszakok második felére vonatkozóan szabályozza, azonban teljesen bizonytalanul hagyja azt az időszakok első felében, és a közvetlen odaítéléseket sem érinti.

Brüsszel, 2006. május 18.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

Az alábbi módosító indítványt ugyan elvetették, de megkapta a leadott szavazatok legalább egynegyedét.

4.6. pont

A 4.6. pont alá új pont beszúrása

„Az uniós szárazföldi személyszállítási piacok igen eltérő mértékben nyitottak, illetve liberalizáltak: a zárt piacoktól a szabályozott versenyt alkalmazókon át egészen a teljesen nyitott piacokig mindenre találunk példákat. Éppen ezért átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a piacok alkalmazkodhassanak a rendelethez, és a tagállamok közötti egyenlőtlenségek elkerülése érdekében összehasonlíthatók legyenek.”

Indokolás

Szóban történt.

A szavazás eredménye:

Mellette: 22

Ellene: 43

Tartózkodás: 3
