

## III

(Előkészítő jogi aktusok)

## TANÁCS

## 2/2007/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2006. december 11-én elfogadva

**a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, ...-i .../2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából**

(2007/C 70 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. és 89. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A Szerződés 16. cikke megerősíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak az Unió közös értékrendjében elfoglalt helyét.
- (2) A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése meghatározza, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozások olyan mértékben tartoznak a Szerződés szabályai, különösen a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása nem akadályozza, jogilag vagy ténylegesen, a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását.
- (3) A Szerződés 73. cikke különös szabálynak minősül a 86. cikk (2) bekezdéséhez képest. A szárazföldi közlekedési ágazat közszolgáltatási kötelezettségeinek ellentételezéseire alkalmazandó szabályokat állapít meg.

- (4) A Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című, 2001. szeptember 12-i fehér könyvének fő célja biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítása a személyszállítási közszolgáltatások átláthatóságát és teljesítményét is biztosító szabályozott verseny révén, figyelemmel a szociális, környezeti és területfejlesztési szempontokra, vagy azzal a céllal, hogy az utasok egyes csoportjai, például a nyugdíjasok részére különleges díjszabási feltételeket nyújtsanak, és kiküszöböljék a különböző tagállamokból származó közlekedési vállalkozások közötti azon különbségeket, amelyek alapvetően torzíthatják a versenyt.
- (5) Jelenleg számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon. A tagállamok illetékes hatóságainak képesnek kell lenniük arra, hogy e szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében intézkedéseket hozzanak. A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében általuk alkalmazható mechanizmusok a következőket foglalják magukban: kizárólagos jogok odaítélése a közszolgáltatók részére, pénzügyi ellentételezések juttatása a közszolgáltatók részére és a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó, a közszolgáltatás működtetésére vonatkozó általános szabályok meghatározása. Amennyiben a tagállamok e rendelettel összhangban úgy döntenek, hogy bizonyos általános szabályokat kizárnak a rendelet hatálya alól, az állami támogatásokra vonatkozó általános szabályokat kell alkalmazni.
- (6) Számos tagállam vezetett be olyan jogszabályokat, amelyek legalább a tömegközlekedési piac egy része tekintetében kizárólagos jogok és közszolgáltatási szerződések biztosítását írják elő, átlátható és méltányos közbeszerzési versenytárgyalási eljárások alapján. Ennek eredményeként a tagállamok közötti kereskedelem jelentős fejlődésen ment keresztül, és jelenleg több közszolgáltató

<sup>(1)</sup> HL C 195., 2006.8.18., 20. o.

<sup>(2)</sup> HL C 192., 2006.8.16., 1. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2001. november 14-i véleménye (HL C 140. E, 2002.6.13., 262. o.), a Tanács 2006. december 11-i közös álláspontja és az Európai Parlament álláspontja ... (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

egynél több tagállamban nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat. A nemzeti jogszabályok alakulása azonban eltérő eljárások alkalmazásához vezetett, és a közszolgáltatók jogai, valamint az illetékes hatóságok kötelezettségei tekintetében jogi bizonytalanságot eredményezett. A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> nem terjed ki a közszolgáltatási szerződések odaítélésének a Közösségben folytatott módjára és különösen nem érinti azt, hogy milyen körülmények között kötelező a versenyeztetési eljárás. Ezért korszerűsíteni kell a közösségi jogi keretet.

- (7) Az elvégzett tanulmányok és a tömegközlekedési ágazatban a versenyt több éve bevezető tagállamok tapasztalata azt mutatja, hogy – megfelelő védintézkedésekkel – a szolgáltatók közötti szabályozott verseny bevezetése lehetővé teszi a vonzóbb és innovatívabb, alacsonyabb költséggel járó szolgáltatások nyújtását anélkül, hogy akadályoznák a közszolgáltatókat a rájuk bízott sajátos feladataik végrehajtásában. Ezt a megközelítést az Európai Tanács a 2000. március 28-i úgynevezett lisszaboni folyamat keretében támogatta, amely felszólította a Bizottságot, a Tanácsot és a tagállamokat, hogy – hatáskörükkel összhangban – „gyorsítsák az olyan területek liberalizálását, mint például ... a közlekedés”.
- (8) Azon szabályozatlan személyszállítási piacok számára, amelyekben nincsenek kizárólagos jogok, lehetővé kell tenni sajátosságaik és az eddig alkalmazott működési gyakorlatuk megtartását, amennyiben azok megfelelnek a Szerződés előírásainak.
- (9) Annak érdekében, hogy személyszállítási közszolgáltatásait a lakosság igényeihez minél jobban igazodva nyújthassa, valamennyi illetékes hatóság számára biztosítani kell, hogy a közszolgáltatókat – az ebben a rendeletben meghatározott feltételekkel összhangban – szabadon megválaszthassa, figyelembe véve a kis- és középvállalkozások érdekeit. Az átláthatóság, a versengő szolgáltatókkal szembeni egyenlő bánásmód és az arányosság elve alkalmazásának biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy – ellentételezések vagy kizárólagos jogok biztosításakor – az illetékes hatóság és a kiválasztott közszolgáltató közszolgáltatási szerződésben rögzítse a közszolgáltatási kötelezettségek jellegét és a megállapodás szerinti ellenszolgáltatást. A szerződés formája vagy elnevezése a tagállamok jogrendszere szerint eltérő lehet.
- (10) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed a belvízi személyszállítási közszolgáltatásokra is –, nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésének kérdésére. A belvízi személyszállítási közszolgáltatások megszervezése ezért a Szerződés általános elveinek hatálya alá tartozik, kivéve ha a tagállamok e rendeletnek az adott ágazatra történő alkalmazása mellett döntenek. E rendelet rendelkezései nem gátolják meg a

belvízi személyszállítási szolgáltatásoknak egy tágabb városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási közhálózatba való beépítését.

- (11) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed az árufuvarozási szolgáltatásokra is –, nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésének kérdésére. Ezért három évvel e rendelet hatálybalépését követően az árufuvarozási szolgáltatások szervezésének meg kell felelnie a Szerződés általános elveinek.
- (12) A közösségi jog szempontjából nem bír jelentőséggel, hogy ezeket a személyszállítási közszolgáltatásokat köz- vagy magánvállalkozások működtetik-e. E rendelet a Szerződés 295. cikkében említett tulajdoni rend tekintetében a semlegesség elvén alapul, továbbá a Szerződés 16. cikkében említett azon elven, miszerint a tagállamok szabadon meghatározhatják az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, valamint a Szerződés 5. cikkében említett szubsidiaritás és arányosság elvén.
- (13) Egyes – gyakran valamely konkrét infrastruktúrához kötődő – szolgáltatásokat elsősorban történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. Mivel e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt szolgálnak, azokat nem a közszolgáltatási kötelezettségekre alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak kell szabályozni.
- (14) Amennyiben az illetékes hatóságok felelősek a tömegközlekedési hálózat megszervezéséért, a közlekedési szolgáltatás tényleges működtetésén kívül ez kiterjedhet számos egyéb tevékenységre és feladatra is, amelyet az illetékes hatóságok választásuk szerint maguk láthatnak el, vagy azzal – akár egészben, akár részben – harmadik felet bízhatnak meg.
- (15) A hosszú időtartamra szóló szerződések a piacnak a szükségesnél hosszabb időszakra történő bezárulásához vezethetnek, csökkentve ezáltal a verseny által gyakorolt nyomás kedvező hatásait. A szolgáltatások minőségének védelme, valamint annak érdekében, hogy a verseny a legkevésbé torzuljon, a közszolgáltatási szerződéseknek határozott időre kell szólniuk. Biztosítani kell azonban, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartamát legfeljebb eredeti időtartamuk felével meghosszabbíthassák, amennyiben a közszolgáltatónak olyan eszközökbe kell beruháznia, amelyek értékcsökkenési ideje kivételes hosszúságú, valamint – különleges jellemzőik és korlátaik miatt – a Szerződés 299. cikkében meghatározott legkülső régiók esetében. Továbbá, amennyiben a közszolgáltató olyan infrastrukturális vagy gördülőállomány- és járműberuházást valósít meg, amely kivételes abban az értelemben, hogy tekintélyes pénzeszközöket érint, és a szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás alapján ítélték oda, az említettnél hosszabb időtartam megállapítása is lehetséges.

(1) HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

- (16) Amennyiben egy közszolgáltatási szerződés megkötése a közszolgáltató megváltozásával járhat, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra, hogy a kiválasztott közszolgáltatót felkérjék a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2001. március 12-i 2001/23/EK tanácsi irányelv rendelkezéseinek az alkalmazására <sup>(1)</sup>. Ez az irányelv nem akadályozza meg, hogy a tagállamok a 2001/23/EK irányelv hatálya alá nem tartozó munkavállalói jogok átruházási feltételeit is védjék, ezáltal – adott esetben – figyelembe véve a nemzeti törvények, rendeletek és közigazgatási intézkedések által meghatározott szociális normákat vagy a kollektív szerződéseket vagy a szociális partnerek közötti egyéb megállapodásokat.
- (17) A szubszidiaritás elvével összhangban az illetékes hatóságok szabadon megállapíthatnak minőségi előírásokat a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozóan, például a minimális munkafeltételek, az utasok jogai, a csökkent mozgásképességű személyek szükségletei vagy a környezet védelme tekintetében.
- (18) A nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseire is figyelemmel, bármely helyi hatóság, vagy annak hiányában bármely nemzeti hatóság dönthet úgy, hogy az általa igazgatott térségben maga gondoskodik a személyszállítási közszolgáltatásokról, vagy azokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra bízza. A méltányos versenyfeltételek biztosítása érdekében azonban szigorúan szabályozni kell a saját üzemeltetésű működtetés lehetőségét. Az integrált személyszállítási közszolgáltatást nyújtó illetékes hatóságnak vagy hatóságcsoportnak kell gyakorolnia a szükséges ellenőrzést, együttesen vagy tagjai által. Továbbá a szállítási szolgáltatásról maguk gondoskodó illetékes hatóságok vagy a belső szolgáltatók számára meg kell tiltani, hogy a szóban forgó hatóság területén kívül versenytárgyalási eljárásban vegyenek részt. A belső szolgáltatót ellenőrző hatóság számára továbbá lehetővé kell tenni, hogy megtiltsa e szolgáltatónak a területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban való részvételt. A belső szolgáltatók tevékenységeire vonatkozó korlátozások nem befolyásolják a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének lehetőségét, az egyéb kötőpályás szállítási módok, például a metró vagy a villamos kivételével. Ezenfelül a vasúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése nem érinti az illetékes hatóságok azon lehetőségét, hogy belső szolgáltató számára ítéljenek oda személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket az egyéb kötőpályás – például metró és villamos – szállítás terén.
- (19) Az alvállalkozásba adás hozzájárulhat a hatékonyabb személyszállításhoz, és lehetővé teszi a közszolgáltatási szerződést elnyert közszolgáltatótól eltérő vállalkozások részvételét. A közforrások legjobb felhasználása céljából azonban az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a személyszállítási közszolgáltatásaik alvállalkozásba adására vonatkozó szabályok meghatározására, különösen belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások esetén. Az alvállalkozók továbbá nem akadályozhatók meg abban, hogy részt vegyenek bármely illetékes hatóság területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban. Az illetékes hatóságnak vagy belső szolgáltatójának a közösségi joggal összhangban kell kiválasztania az alvállalkozót.
- (20) Amennyiben valamely hatóság úgy dönt, hogy egy közérdekű szolgáltatás ellátásával harmadik felet bíz meg, a közszolgáltatót – a Szerződés 43-49. cikkéből következően – a közbeszerzésekre és a koncessziókra vonatkozó közösségi joggal, valamint az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvével összhangban kell kiválasztania. E rendelet rendelkezései nem sértik különösen azon kötelezettségeket, amelyek a közbeszerzési szerződések odaítélésére vonatkozó irányelvek alapján a hatóságokat terhelik, amennyiben a közszolgáltatási szerződések ezen irányelvek hatálya alá tartoznak.
- (21) Egyes ajánlati felhívások esetében az illetékes hatóságoknak komplex rendszereket kell meghatározniuk és leírniuk. Ezeknek a hatóságoknak ezért – ilyen szerződések odaítélésekor – az ajánlatok benyújtását követően jogosultaknak kell lenniük a részletek megtárgyalására a lehetséges közszolgáltatók közül többel vagy mindegyikkkel.
- (22) A közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló ajánlati felhívás nem kötelező, amennyiben a szerződés csekély összegre vagy távolságra vonatkozik. E tekintetben a nagyobb összegek vagy távolságok esetében az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a kis- és középállalkozások különleges érdekeinek figyelembevételére. Az illetékes hatóságok nem oszthatják fel a szerződéseket vagy hálózatokat a versenytárgyalási eljárás elkerülése érdekében.
- (23) Amennyiben fennáll a szolgáltatásnyújtás megszakadásának a kockázata, az illetékes hatóságoknak jogosultnak kell lenniük rövid távú sürgősségi intézkedések bevezetésére olyan új közszolgáltatási szerződés odaítéléséig, amely az e rendeletben meghatározott valamennyi odaítélési feltételnek megfelelő.
- (24) A vasúti személyszállítási közszolgáltatás sajátos kérdéseket vet fel a beruházások súlya és az infrastruktúra költsége miatt. A Bizottság 2004 márciusában javaslatot nyújtott be a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK irányelv <sup>(2)</sup> módosítására annak érdekében, hogy nemzetközi személyszállítási szolgáltatások működtetése céljából a Közösség valamennyi vasútársasága hozzáférjen valamennyi tagállam infrastruktúrájához. E rendelet célja a közszolgáltatási szerződések ellentételezésére és/vagy kizárólagos jogaira vonatkozó jogi keretének megteremtése, és nem a vasúti szolgáltatások piacának további liberalizációja.

<sup>(1)</sup> HLL 82., 2001.3.22., 16. o.

<sup>(2)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvél (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.) módosított irányelv.

- (25) A közszolgáltatások tekintetében ez a rendelet minden illetékes hatóság számára lehetővé teszi, hogy – közszolgáltatási szerződés összefüggésében – kiválassza a személyszállítási közszolgáltatást végző szolgáltatót. Tekintettel a tagállamok eltérő területi szerveződésére e téren, indokolt lehetővé tenni az illetékes hatóságok számára, hogy a vasúti közlekedés tekintetében közvetlenül ítéljenek oda közszolgáltatási szerződéseket.
- (26) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezésére az illetékes hatóságok által nyújtott ellentételezést oly módon kell kiszámítani, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Amennyiben valamely illetékes hatóság versenyztetés nélkül kíván odaítélni egy közszolgáltatási szerződést, akkor is be kell tartania azokat a részletes szabályokat, amelyek biztosítják, hogy az ellentételezések összege megfelelő, továbbá tükrözik a hatékony és minőségi szolgáltatásra való törekvést.
- (27) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének a személyszállítási közszolgáltatások iránti keresletre gyakorolt bármely hatásának a mellékletben foglalt számítási mód révén történő megfelelő figyelembevételével az illetékes hatóság és a szolgáltató bizonyítani tudja, hogy a túlkompenzációt elkerülték.
- (28) Közszolgáltatási szerződések odaítélése céljából – a sürgősségi intézkedések és a csak kis távolságon való szolgáltatásra vonatkozó szerződések kivételével – az illetékes hatóságoknak legalább egy évvel korábban meg kell tenniük az erre vonatkozó szükséges tájékoztatói intézkedéseket annak érdekében, hogy a lehetséges szolgáltatók reagálni tudjanak.
- (29) A közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekre fokozottan vonatkozik az átláthatóság követelménye.
- (30) Mivel az illetékes hatóságoknak és a szolgáltatóknak időre van szükségük ahhoz, hogy igazodni tudjanak e rendelet rendelkezéseire, átmeneti szabályokról kell rendelkezni. A közszolgáltatási szerződések e rendeletnek megfelelő fokozatos odaítélése céljából a tagállamoknak hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az elért eredményekről. A Bizottság e jelentések alapján megfelelő intézkedéseket javasolhat.
- (31) Az átmeneti időszak alatt az illetékes hatóságok e rendelet intézkedéseit különböző időpontokban vezethetik be. Ezért ezen időszak alatt előfordulhat, hogy az e rendelet rendelkezései által még nem érintett piacokról származó szolgáltatók olyan piacokon pályáznak közszolgáltatási szerződésekre, amelyeket gyorsabban nyitottak meg a szabályozott verseny számára. A közlekedési szolgáltatási piac kiegyensúlyozatlan megnyitásának – arányos intézkedésekkel történő – elkerülése érdekében, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra az átmeneti időszak második felében, hogy visszautasítsák azon szolgáltatók ajánlatait, amelyek közlekedési szolgáltatásaik értékének több mint a felét nem e rendelettel összhangban nyújtják, feltéve hogy ezt az illetékes hatóságok megkülönböztetés nélkül alkalmazzák, és arról az ajánlati felhívás kihirdetése előtt határoztak.
- (32) A C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete<sup>(1)</sup> 87-95. bekezdésében az Európai Közösségek Bírósága úgy határozott, hogy a közszolgáltatási ellentételezések nem képeznek a Szerződés 87. cikke szerinti előnyöket, feltéve hogy négy konjunktív feltétel teljesül. Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, és fennállnak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alkalmazásának általános feltételei, a közszolgáltatási ellentételezések a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének hatálya alá tartozó állami támogatásnak minősülnek.
- (33) Szükségessé válhat a közszolgáltatási szerződések ellentételezésének bevezetése a szárazföldi személyszállítási ágazatban annak érdekében, hogy a közszolgáltatási feladatokért felelős vállalkozások olyan alapelvek alapján és olyan feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik a feladataik végrehajtását. Az ilyen ellentételezés bizonyos feltételek mellett a 73. cikk alapján összeegyeztethető lehet a Szerződéssel. Először is, azt olyan szolgáltatások nyújtásának a biztosítása érdekében kell odaítélni, amelyek a Szerződés szerinti általános érdekű szolgáltatások. Másodszor, a verseny indokolatlan torzulásainak elkerülése érdekében nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget.
- (34) Az illetékes hatóságok által az e rendelet rendelkezéseinek megfelelően nyújtott ellentételezéseket ezért mentesíteni lehet a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól.
- (35) E rendelet az 1191/69/EGK rendelet helyébe lép; ez utóbbi rendeletet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az áru fuvarozási közszolgáltatások esetében hároméves átmeneti időszak könnyíti meg a Bizottság által a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkével összhangban nem engedélyezett ellentételezés fokozatos megszüntetését. Bármely, az ezen új rendelet hatálya alá nem tartozó személyszállítási közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos olyan ellentételezésnek, amely esetében fennáll a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás kockázata, meg kell felelnie a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének, beleértve az Európai Közösségek Bíróságának bármely vonatkozó értelmezését és különösen a C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH-ügyben hozott ítéletét. Az ilyen esetek vizsgálatakor ezért a Bizottságnak az e rendeletben megállapítottakhoz hasonló elveket, vagy adott esetben az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó egyéb jogszabályokat kell alkalmaznia.

<sup>(1)</sup> EBHT [2003] I-7747.

(36) Ez a rendelet kiterjed a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> alkalmazási körére. Ez utóbbi rendelet elavultnak tekinthető, mivel a Szerződés 73. cikke alkalmazását anélkül korlátozza, hogy megfelelő jogalapot biztosítsa a jelenlegi beruházási formák engedélyezésére, különösen a közlekedési infrastruktúra terén a köz- és a magánszféra partnerségén keresztül megvalósuló beruházásokkal kapcsolatban. Ezért a korábbi rendeletet hatályon kívül kell helyezni annak érdekében, hogy a Szerződés 73. cikkét megfelelően, az ágazat folyamatos fejlődésére figyelemmel lehessen alkalmazni, e rendelet vagy a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet sérelme nélkül<sup>(2)</sup>. A vonatkozó közösségi szabályok alkalmazásának további könnyítésére tekintettel a Bizottság 2006-ban javaslatot nyújt be a vasúti beruházással, többek között az infrastrukturális beruházással kapcsolatos állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásra.

(37) A Bizottságnak jelentést kell készítenie az e rendelet végrehajtásának, valamint a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásával – különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségével és a közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének hatásaival – kapcsolatos közösségi fejleményeknek az értékelése céljából. E jelentést, amennyiben szükséges, e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatok kísérhetik,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

#### Cél és hatály

(1) E rendelet célja annak meghatározása, hogy a közösségi jog szabályainak betartásával az illetékes hatóságok hogyan avatkozhatnak be a személyszállítás területén az olyan általános érdekű szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében, amelyek többek között számosabbak, biztonságosabbak, magasabb minőségűek vagy alacsonyabb költséggel járnak, mint azok, amelyek nyújtását a piaci verseny lehetővé tenné.

Ebből a célból ez a rendelet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.

(2) Ezt a rendeletet a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és

nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokat a szolgáltatásokat, amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. A tagállamok e rendeletet alkalmazhatják a belvízi személyszállításra is.

(3) E rendelet nem alkalmazandó a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(3)</sup> 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti és az építési beruházásra, az árbeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(4)</sup> 1. cikkének (3) bekezdése szerinti építési koncesszióra.

### 2. cikk

#### Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „személyszállítási közszolgáltatás”: a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások;
- b) „illetékes hatóság”: valamely tagállam vagy tagállamok bármely hatósága vagy hatóságcsoportja, amely egy adott földrajzi területen hatáskörrel rendelkezik a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv;
- c) „illetékes helyi hatóság”: bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos;
- d) „közszolgáltató”: bármely köz- vagy magánvállalkozás vagy e vállalkozások csoportja, amely személyszállítási közszolgáltatásokat működtet, vagy bármely olyan közjogi szerv, amely személyszállítási közszolgáltatásokat nyújt;
- e) „közszolgáltatási kötelezettség”: valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el;
- f) „kizárólagos jog”: a közszolgáltatót egy konkrét útvonalon, hálózatban vagy területen, valamennyi más hasonló szolgáltató kizárásával, egyes személyszállítási közszolgáltatások működtetésére feljogosító jog;
- g) „közszolgáltatási ellentételezés”: bármely olyan – különösen pénzügyi – előny, amelyet az illetékes hatóság a közforrások terhére közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásának időszakában vagy ezen időszakhoz kapcsolódóan közvetlenül vagy közvetve nyújt;

<sup>(1)</sup> HL L 130., 1970.6.15., 1. o. A legutóbb az 543/97/EK rendelettel (HL L 84., 1997.3.26., 6. o.) módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 8. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(3)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 1. o. A legutóbb a 2083/2005/EK bizottsági rendelettel (HL L 333., 2005.10.20., 28. o.) módosított irányelv.

<sup>(4)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 114. o. A legutóbb a 2083/2005/EK bizottsági rendelettel módosított irányelv.

- h) „közvetlen odaítélés”: közszolgáltatási szerződésnek egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül történő odaítélése;
- i) „közszolgáltatási szerződés”: egy vagy több olyan jogilag kötelező erejű aktus, amely megerősíti az illetékes hatóság és a közszolgáltató közötti megállapodást, amelynek értelmében a közszolgáltatóra ruházzák a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelését és üzemeltetését; a szerződés – a tagállamok joga szerint – az illetékes hatóság által hozott határozat is lehet, amely:
- egyedi törvényi vagy rendeleti aktus formáját ölti, vagy
  - tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek esetén az illetékes hatóság maga nyújtja a szolgáltatásokat, vagy az ilyen szolgáltatások nyújtását belső szolgáltatóra bízta;
- j) „érték”: a személyszállítás tekintetében valamely szolgáltatás, útvonal, közszolgáltatási szerződés vagy ellentételezési rendszer értéke, amely megfelel a közszolgáltató vagy közszolgáltatók héa nélküli teljes bevételének, beleértve a hatóságok által kifizetett, bármilyen jellegű ellentételezéseket is, valamint az olyan menetjegyek eladásából származó bevételeket, amelyeket nem fizetnek vissza a kérdéses illetékes hatóság számára;
- k) „általános szabály”: olyan intézkedés, amelyet valamely illetékes hatóság felelőssége alá tartozó adott földrajzi területen valamennyi azonos típusú személyszállítási közszolgáltatásra megkülönböztetés nélkül alkalmazni kell;
- l) „integrált személyszállítási közszolgáltatások”: egy meghatározott földrajzi területen található, egyetlen információs rendszerrel, jegykiadó rendszerrel és menetrenddel rendelkező összekapcsolt szállítási szolgáltatások.

### 3. cikk

#### Közszolgáltatási szerződések és általános szabályok

- (1) Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie.
- (2) Az (1) bekezdéstől eltérően, azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket is, amelyek célja maximált díjak megállapítása valamennyi utas vagy az utasok egyes csoportjai számára, általános szabályok hatálya alá lehet vonni. Az illetékes hatóság – a 4. és a 6. cikkben, valamint a mellékletben meghatározott elvekkel összhangban – oly módon ellentételezi a közszolgáltatók részére az általános szabályokban meghatározott díjszabási kötelezettségek betartása miatt felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó – pozitív vagy negatív – pénzügyi hatást, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Ez nem áll ellenében az illetékes hatóságok azon jogával, hogy a maximált díjakat megállapító közszolgáltatási kötelezettségeket közszolgáltatási szerződésekbe foglalják.

- (3) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok e rendelet alkalmazási köréből kizárhatják a közszolgáltatási kötelezettségek pénzügyi ellentételezésére vonatkozó olyan általános szabályokat, amelyek az iskolai tanulók, a hallgatók, a gyakornokok és a csökkent mozgásképességű személyek számára maximális díjtételeket határoznak meg. Ezekről az általános szabályokról a Szerződés 88. cikkének megfelelően értesítést kell küldeni. Minden ilyen értesítés tartalmazza az intézkedéssel és különösen a számítási módszer részleteivel kapcsolatos valamennyi információt.

#### 4. cikk

#### A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok kötelező tartalma

- (1) A közszolgáltatási szerződéseknek és az általános szabályoknak:
- i. egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket;
  - ii. objektív és átlátható módon előre meg kell határozniuk azokat a paramétereket, amelyeket az ellentételezés túlkompenzációt elkerülő kiszámításához alapul kell venni. Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezeket a paramétereket úgy határozzák meg, hogy az ellentételezés egyetlen esetben sem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;
  - iii. meg kell határozniuk a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályokat. Ezek a költségek különösen a személyzet, az energia, az infrastrukturális díjak, továbbá a személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez szükséges, a közlekedési közszolgáltatásban használt járművek, gördülőállomány, valamint létesítmények karbantartása és javítása költségeit, továbbá az állandó költségeket és egy megfelelő tőkemegtérülést foglalhatnak magukban.
- (2) A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok meghatározzák a menetjegyek eladásából származó bevételek megosztását, amelyeket a közszolgáltató megtarthat, visszafizethet az illetékes hatóság számára, vagy amelyek közöttük eloszthatók.
- (3) A közszolgáltatási szerződések időtartama korlátozott, és nem haladhatja meg autóbuzsós szolgáltatások esetén a tíz évet, és vasúti vagy egyéb kötöttpályás személyszállítási szolgáltatások esetén a tizenöt évet. A különböző közlekedési módokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartama nem haladhatja meg a tizenöt évet, ha a vasúti vagy egyéb kötöttpályás közlekedés a kérdéses szolgáltatások értékének több mint 50 %-át képviseli.

(4) Szükség esetén – az eszközérték-csökkenés leírására vonatkozó feltételekre figyelemmel – a közszolgáltatási szerződésre 50 %-kal hosszabb időtartam állapítható meg, ha a közszolgáltató olyan eszközöket biztosít, amelyek a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatás végrehajtásához szükséges eszközök összességének tekintetében jelentősek, és túlnyomórészt a szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.

Amennyiben a sajátos földrajzi helyzetből fakadó költségek igazolják, a (3) bekezdésben meghatározott közszolgáltatási szerződésre 50 %-kal hosszabb időtartam állapítható meg.

Amennyiben a tőkének a kivételes infrastrukturális, gördülőállomány- vagy járműberuházással kapcsolatos amortizációja igazolja, és amennyiben a közszolgáltatási szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás keretében ítélték oda, a közszolgáltatási szerződés időtartama hosszabb is lehet. Ebben az esetben az átláthatóság biztosítása érdekében az illetékes hatóság a szerződés megkötését követő egy éven belül továbbítja a Bizottságnak a közszolgáltatási szerződést és az annak hosszabb időtartamát igazoló információkat.

(5) A nemzeti és közösségi jog sérelme nélkül, beleértve a szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, az illetékes hatóságok kérhetik a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna. Amennyiben az illetékes hatóságok a közszolgáltatókat bizonyos szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódnak tekintendők.

(6) Amennyiben az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban megkövetelik a közszolgáltatóktól, hogy megfeleljenek bizonyos minőségi előírásoknak, ezeket az előírásokat fel kell tüntetni a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben.

(7) A pályázati dokumentumok és a közszolgáltatási szerződések átláthatóak a tekintetben, hogy alvállalkozó bevonása mérlegelhető-e. A közszolgáltatási szerződés a nemzeti és közösségi joggal összhangban megállapítja az alvállalkozásra alkalmazott feltételeket.

#### 5. cikk

#### Közszolgáltatási szerződések odaítélése

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban

kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem öltik az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formáját. Amennyiben a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)-(6) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság – függetlenül attól, hogy aki az integrált személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtja, az egyedi hatóság vagy hatóságcsoport – határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket olyan elkülönült jogi egységnek, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – ahhoz hasonló ellenőrzést gyakorol, amelyet a saját szolgálatai (a továbbiakban: a belső szolgáltató) fölött gyakorol. Amennyiben az illetékes helyi hatóság így határoz, az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

a) annak megállapításához, hogy az illetékes helyi hatóság gyakorol-e ellenőrzést, olyan tényezőket kell figyelembe venni, mint az igazgatási, irányítási vagy felügyelő testületekben való képviselő mértéke, az alapszabályok erre vonatkozó előírásai, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi irányítási döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés. A közösségi jognak megfelelően az e bekezdés szerinti ellenőrzés megvalósításának nem kötelező követelménye az, hogy az illetékes hatóság 100 %-os tulajdonnal rendelkezzen – különösen a köz- és magánszféra partnersége esetén –, feltéve hogy az állami befolyás meghatározó, és az ellenőrzés más kritériumok alapján megvalósítható;

b) ezen bekezdés alkalmazásának feltétele, hogy a belső szolgáltató, és bármely olyan egység, amelyre ezen szolgáltató akár minimális befolyást is gyakorol, személyszállítási közszolgáltatási tevékenységét – a tevékenységnek a szomszédos helyi illetékes hatóságok területére belépő kimenő útvonalaktól vagy egyéb kiegészítő elemeitől függetlenül – a helyi illetékes hatóság területén végzi, és nem vesz részt az illetékes helyi hatóság területén kívül szervezett, személyszállítási közszolgáltatás nyújtására irányuló versenytárgyalási eljárásokban;

c) a b) ponttól eltérve a belső szolgáltató részt vehet méltányos versenytárgyalási eljárásokon a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésének lejártát megelőző két évben azzal a feltétellel, hogy végső határozat született a belső szolgáltató szerződésének hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások méltányos versenytárgyalási eljárás keretében történő kiírására, és hogy a belső szolgáltató nem kötött egyéb, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződést;

d) illetékes helyi hatóság hiányában, az a), b) és c) pontot kell alkalmazni valamely nemzeti hatóságra, amely eljár az adott földrajzi terület tekintetében, amely nem nemzeti terület, feltéve hogy a belső szolgáltató nem vesz részt személyszállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló olyan versenytárgyalási eljárásokban, amelyeket azon a területen kívül szerveztek, amelyre a közszolgáltatási szerződést odaítélték.

(3) Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő harmadik fél szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – méltányos versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie. A versenytárgyalási eljáráshoz elfogadott eljárásnak valamennyi szolgáltató számára nyitva kell állnia, méltányosnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvét. Az ajánlatok benyújtását és az előzetes kiválasztást követően az eljárás keretében – az említett elvekkel összhangban folytatott – tárgyalásokra kerülhet sor annak érdekében, hogy meghatározzák a sajátos vagy összetett szükségletek teljesítésének legjobb módját.

(4) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélnék oda olyan közszolgáltatási szerződéseket, amelyek becslült átlagos éves értéke 1 millió eurónál kevesebb, vagy amelyek évente 300 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatást nyújtására vonatkoznak.

A legfeljebb 20 járművet üzemeltető kis- és középvállalkozásoknak közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezen küszöbértékek megemelhetők vagy az 1,7 millió euro alatti, vagy a személyszállítási közszolgáltatás keretében megtett 500 000 kilométer alatti becslült éves átlagértékre.

(5) A szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén az illetékes hatóság szükséghelyzeti intézkedést hozhat. Ez a szükséghelyzeti intézkedés történhet közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélése, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy bizonyos közszolgáltatások nyújtásának előírása formájában. A közszolgáltatónak joga van fellebbezni a bizonyos közszolgáltatások nyújtását előíró határozat ellen. A közszolgáltatási szerződés szükséghelyzeti intézkedés révén való odaítélése vagy meghosszabbítása, vagy az ilyen szerződés előírása nem szólhat két évnél hosszabb időtartamra.

(6) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül ítélik oda, az egyéb kötöttpályás szállítást, például a metró vagy a villamost kivéve. A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve az ilyen szerződések időtartama nem haladhatja meg a tíz évet, azon esetek kivételével, amelyekre a 4. cikk (4) bekezdése vonatkozik.

#### 6. cikk

##### Közszolgáltatási ellentételezés

(1) Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy (6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.

(2) A Bizottság írásbeli kérelmére a tagállamoknak három hónapon belül vagy a kérelemben meghatározott bármely hosszabb határidőn belül továbbítaniuk kell a Bizottság részére minden olyan információt, amelyeket az szükségesnek ítélt annak meghatározásához, hogy az odaítélt ellentételezések megfelelnek-e ennek a rendeletnek.

#### 7. cikk

##### Közzététel

(1) Minden illetékes hatóság évente egyszer összevont jelentést tesz közzé a felelősségi körébe tartozó közszolgáltatási kötelezettségekről, a kiválasztott közszolgáltatókról, valamint a visszatérítés útján nekik biztosított ellentételezésekről és kizárólagos jogokról. E jelentés lehetővé teszi a közlekedési közszolgáltatási hálózat teljesítményének, minőségének és finanszírozásának ellenőrzését és értékelését.

(2) Minden illetékes hatóság meghozza a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy legalább egy évvel az ajánlati felhívás közzététele előtt vagy egy évvel a közvetlen odaítélés előtt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* legalább a következő információkat közzétegyék:

- a) az illetékes hatóság neve és címe;
- b) a tervezett odaítélési mód;
- c) a potenciálisan az odaítélés tárgyát képező szolgáltatások és területek.

Az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy nem hozzák nyilvánosságra ezeket az információkat, amennyiben a közszolgáltatási szerződés éves szinten 50 000 kilométert meg nem haladó személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkozik.

Amennyiben ezen információk közzétételüket követően megváltoznak, az illetékes hatóság a lehető leghamarabb közzéteszi az adatok helyesbítését. Ez a helyesbítés nem érinti a közvetlen odaítélés vagy az ajánlati felhívás kezdő időpontját.

Ez a bekezdés nem vonatkozik az 5. cikk (5) bekezdésére.

(3) A vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseknek az 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott közvetlen odaítélés esetében az illetékes hatóság egy évvel az odaítélést követően közzéteszi az alábbi információkat:

- a) a szerződő fél neve és tulajdonosa;
- b) a közszolgáltatási szerződés időtartama;
- c) a végzendő személyszállítási szolgáltatások leírása;
- d) a pénzügyi ellentételezés paramétereinek leírása;
- e) minőségi célkitűzések;
- f) a lényeges eszközökkel kapcsolatos feltételek.

(4) Az illetékes hatóság bármely érdekelt fél kérésére megküldi a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésre vonatkozó határozatának indokolását.

## 8. cikk

### Átmenet

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem öltik az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formáját. Abban az esetben, ha a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)-(4) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélése ...-tól/-től (\*) megfelel az 5. cikknek. Ezen átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.

Hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért haladásról, amelyben kiemelik a közszolgáltatási szerződések 5. cikknek megfelelően történő, fokozatos odaítélésének végrehajtását. A tagállamoknak az elért haladásról készített jelentései alapján a Bizottság megfelelő, a tagállamoknak címzett intézkedéseket javasolhat.

(3) A (2) bekezdés alkalmazásában nem kell figyelembe venni azon közszolgáltatási szerződéseket, amelyeket a közösségi és nemzeti joggal összhangban ítétek oda:

- a) 2000. július 26-a előtt méltányos versenytárgyalási eljárás alapján;
- b) 2000. július 26-a előtt méltányos versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján;
- c) 2000. július 26-tól és ... (\*\*) előtt, méltányos versenytárgyalási eljárás alapján;
- d) 2000. július 26-tól és ... (\*\*) előtt, méltányos versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján.

Az a) pontban említett szerződések lejáratukig folytathatók. A b) és c) pontban említett szerződések lejáratukig, de legfeljebb harminc évig folytathatók. A d) pontban említett szerződések lejáratukig folytathatók, feltéve hogy azok az e rendelet 4. cikkében meghatározott időtartamokhoz hasonlítható határozott időre szólnak.

(\*) E rendelet hatálybalépését követően 12 évvel.

(\*\*) E rendelet hatálybalépésének időpontja.

A közszolgáltatási szerződések lejáratukig folytatódhatnak, amennyiben megszűnésük túlzottan hátrányos jogi vagy gazdasági következményekkel járna és amennyiben a Bizottság ehhez jóváhagyását adta.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül, az illetékes hatóságok a (2) bekezdésben meghatározott átmeneti időszak második felében úgy is dönthetnek, hogy kizárják a közszolgáltatási szerződések ajánlati felhívással történő odaítéléséből azokat a szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy azon közlekedési közszolgáltatások értéke, amelyek végzéséért e rendeletnek megfelelően ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik, legalább a felét képviseli valamennyi olyan közlekedési közszolgáltatás értékének, amelynek végzéséért ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot ítétek oda nekik. E kizárás nem vonatkozik az azon szolgáltatásokat üzemeltető közszolgáltatókra, amelyekre vonatkozóan versenytárgyalást fognak kiírni. E kritérium alkalmazásában nem kell figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett szükséghelyzeti intézkedésekkel odaítélt közszolgáltatási szerződéseket.

Ha az illetékes hatóságok élnek az első albekezdésben említett lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges közszolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárásának kezdetén értesíteniük kell döntésükről a lehetséges szolgáltatókat.

Az érintett illetékes hatóságok legalább két hónappal az ajánlati felhívás közzététele előtt kötelesek értesíteni a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.

## 9. cikk

### A Szerződéssel való összeegyeztethetőség

(1) A személyszállítási közszolgáltatások végzéséért vagy az általános szabályok alapján megállapított díjszabási kötelezettségeknek való megfelelésért nyújtott, e rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási ellentételezés a közös piaccal összeegyeztethető. Az ilyen ellentételezés mentes a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében említett előzetes bejelentési kötelezettség alól.

(2) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének sérelme nélkül, a tagállamok a közlekedési ágazat számára a Szerződés 73. cikke szerint továbbra is nyújthatnak olyan támogatásokat, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek – az e rendelet hatálya alá tartozó kötelezettségek kivételével – terheinek megtérítését szolgálják, különösen az alábbi esetekben:

- a) az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. Az így nyújtott támogatás összegének meghatározásában azokat az infrastruktúra-költségeket kell figyelembe venni, amelyeket a versenyző közlekedési módoknak nem kell viselniük;
- b) amennyiben a támogatás célja a Közösség számára általában véve gazdaságosabb közlekedési rendszerek és technológiai kutatásának vagy kifejlesztésének az előmozdítása.

Az ilyen támogatás kizárólag a kutatás és fejlesztés szakaszára korlátozódik, és abból nem lehet fedezni e közlekedési rendszerek és technológiák kereskedelmi célú felhasználását.

10. cikk

**Hatályon kívül helyezés**

(1) Az 1191/69/EGK rendelet hatályát veszti. Rendelkezéseit azonban az e rendelet hatálybalépését követő három év során továbbra is alkalmazni kell az árufuvarozási szolgáltatásokra.

(2) Az 1107/70/EGK rendelet hatályát veszti.

11. cikk

**Jelentések**

A 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott átmeneti időszak lezárulta után a Bizottság jelentést nyújt be e rendelet végrehajtásáról és a személyszállítási közszolgáltatás-nyújtás közösségi helyzetének alakulásáról, amelyben különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségének alakulását, valamint a közvetlen odaítélések hatását értékeli, és szükség esetén e rendeletre vonatkozó megfelelő módosító javaslatokat is csatol a jelentéshez.

12. cikk

**Hatálybalépés**

Ez a rendelet ...-án/-én (\*) lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

---

(\*) E rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő kihirdetését követően három évvel.

## MELLÉKLET

**A 6. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT ESETEKBEN AZ ELLENTÉTELEZÉSRE ALKALMAZANDÓ SZABÁLYOK**

1. Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekhez vagy egy általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezéseket az e mellékletben meghatározott szabályoknak megfelelően kell kiszámítani.
2. Az ellentételezés nem haladhatja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének. A hatásokat úgy kell értékelni, hogy azt a helyzetet, amelyben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítik, összehasonlítják azzal a helyzettel, amely akkor állt volna fenn, ha a kötelezettséget nem teljesítették volna. A nettó pénzügyi hatás kiszámítása érdekében az illetékes hatóságnak az alábbi elveket kell követnie:  
Az illetékes hatóság(ok) által előírt, közszolgáltatási szerződésben és/vagy általános szabályban foglalt közszolgáltatási kötelezettséggel vagy azok csoportjával kapcsolatban felmerült költségek,
  - kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) keretében működtetett hálózaton belül keletkezett pozitív pénzügyi hatásokat,
  - kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) teljesítése során keletkezett díjakból vagy bármely egyéb bevételből származó bevételt,
  - hozzáadva az ésszerű hasznot,= nettó pénzügyi hatás.
3. A közszolgáltatási kötelezettség teljesítése hatást gyakorolhat a szolgáltatónak a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség (ek)en túli esetleges szállítási tevékenységeire. Ezért annak érdekében, hogy elkerüljék a túlkompenzációt vagy az ellentételezés hiányát, a szolgáltató érintett hálózatára gyakorolt bármely, mennyiségileg kifejezhető pénzügyi hatást figyelembe kell venni a nettó pénzügyi hatás kiszámításakor.
4. A költségek és bevételek kiszámítását a hatályos számviteli és adóügyi szabályoknak megfelelően kell elvégezni.
5. Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az említett közszolgáltatók számvitelében legalább az alábbi feltételeknek megfelelő elkülönítéseket kell végezni:
  - az egyes tevékenységeknek megfelelő működési számlákat egymástól el kell különíteni, és a megfelelő eszközök részét és az állandó költségeket a hatályos számviteli és adóügyi szabályok szerint kell felosztani,
  - a közszolgáltató bármely egyéb tevékenységéhez kapcsolódóan valamennyi változó költséget, az állandó költségekhez való megfelelő hozzájárulást és az ésszerű hasznot semmilyen esetben sem lehet a kérdéses közszolgáltatásra terhelni,
  - a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kell kiegyenlíteni, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.
6. „Ésszerű haszon” alatt az egy adott tagállam ezen ágazatában szokásos tőkemegtérülési rátát kell érteni, amelynek számításba kell vennie a közszolgáltató által a hatóság beavatkozásából következően viselt kockázatot vagy kockázat hiányát.
7. Az ellentételezési módszernek ösztönöznie kell a következők fenntartását vagy fejlesztését:
  - a közszolgáltató által végzett hatékony gazdálkodás, amelyet objektíven lehet értékelni, és
  - megfelelően magas minőségű személyszállítási szolgáltatások nyújtása.

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETŐ

- A Bizottság 2005. július 20-án előterjesztette a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó – közszolgáltatási kötelezettségekről szóló javaslatként ismert – felülvizsgált javaslatot <sup>(1)</sup>. E felülvizsgált javaslatot megelőzően a Bizottság két másik javaslatot terjesztett elő: 2000. július 27-én az eredeti javaslatot <sup>(2)</sup>, 2002. február 21-én pedig egy módosított javaslatot <sup>(3)</sup>.
- Az Európai Parlament 2001. november 14-én megszavazta az első olvasat során, a 2000. júliusi eredeti bizottsági javaslat alapján kialakított véleményét <sup>(4)</sup>. Az Európai Parlament úgy határozott, hogy a 2005. júliusi javaslatot a 2000. júliusi eredeti javaslat felülvizsgált változataként kezeli, és ennél fogva ezt a javaslatot csak második olvasatban fogja megvizsgálni.
- A Tanács 2006. június 9-i ülésén politikai megállapodást ért el a felülvizsgált javaslattal kapcsolatban, a cseh, a görög, a luxemburgi és a máltai delegáció tartózkodott a szavazástól. A Tanács 2006. december 11-én elfogadta közös álláspontját.
- Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság <sup>(5)</sup> és a Régiók Bizottsága <sup>(6)</sup> véleményét is.

### II. AZ EURÓPAI PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

Mivel a Parlament első olvasata a Bizottság 2000. évi eredeti javaslatára, a Tanács közös álláspontja pedig a 2005. évi, jelentősen módosított javaslatra alapult, a Tanács ezen indokolásában nem tud hivatkozni az egyes parlamenti módosításokra. Alternatív megoldásként a Tanács általánosságban és a közös álláspont kulcsfontosságú elemeinek vonatkozásában érinti a parlamenti első olvasatot.

### III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### 1. Általános

A közszolgáltatási kötelezettségek jelenlegi jogalkotási kerete 1969-től hatályos, és legutóbb 1991-ben módosították <sup>(7)</sup>. A Tanács úgy véli, hogy a személyszállítási közszolgáltatások mai európai piacán, ahol már nem kizárólag nemzeti, regionális vagy helyi szintű szolgáltatók vannak jelen, új szabályokra van szükség. E szabályoknak a szolgáltatókra vonatkozóan megkülönböztetésmentes versenyfeltételek megállapítása, az átláthatóság növelése és a jobbiztonságnak a személyszállítási közszolgáltatásban érintett szolgáltatók és hatóságok számára egyaránt történő garantálása révén enyhíteniük kell a verseny torzulását. A jövőbeni egyenlő feltételek előmozdítják majd a biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási közszolgáltatásokat.

A 2000. és a 2002. évi bizottsági javaslat nem szerezte meg a Tanácson belüli szükséges többséget, aminek legfőbb oka a tagállamok között a személyszállítási közszolgáltatás terén további verseny bevezetésére vonatkozóan fennálló óriási nézetkülönbségekben rejlik. A tagállamok továbbá meg kívánták várni az Altmark-ügyben <sup>(8)</sup> esedékes ítéletet arról, hogy az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseket miként kell alkalmazni általában a közszolgáltatásokra és konkrétan a közlekedési közszolgáltatásra. A Bizottság és a tagállamok részéről is pragmatikusabb megközelítésre volt szükség a tanácsi közös álláspont megszületéséhez. A Bizottság nagyobb hangsúlyt fektetett a szubszidiaritás elvére, ami a korábbi javaslataihoz képest egyszerűbb és rugalmasabb javaslatot eredményezett, a tagállamok pedig a közlekedési közszolgáltatás-szervezési modellekkel kapcsolatos többéves tapasztalatszerzést követően jobban fel tudták ismerni az azokkal járó előnyöket és hátrányokat. Az Altmark-ítélet végül egyértelműen rámutatott arra, hogy korszerűsíteni kell a személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó közösségi jogszabályokat.

<sup>(1)</sup> HL C 49., 2006.2.28., 37. o.

<sup>(2)</sup> HL C 365. E, 2000.12.19., 169. o.

<sup>(3)</sup> HL C 151. E, 2002.6.25., 146. o.

<sup>(4)</sup> HL C 140. E, 2002.6.13., 164. o.

<sup>(5)</sup> HL C 195., 2006.8.18., 20. o.

<sup>(6)</sup> HL C 192., 2006.8.16., 1. o.

<sup>(7)</sup> A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított, a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.).

<sup>(8)</sup> A C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet (EBHT [2003] I-7747).

Közös álláspontjában a Tanács egyensúlyt teremt több érdek vonatkozásában, amelyek az alábbiak: a hatóságok azon jogosultsága, hogy meghatározhassák a közlekedési közszolgáltatás megszervezésének módját, azon kívánság, hogy a közlekedési közszolgáltatási ágazatban fokozottabb versenyt teremtsenek a közszolgáltatási szerződések közbeszerzési eljárással történő odaítélése – úgynevezett „szabályozott verseny” – révén, valamint egy olyan jogalkotási keret megvalósításának szükségessége, amely figyelembe veszi a már meglévő közlekedési közszolgáltatási rendszerek sajátosságait, elegendő időt biztosítva ugyanakkor e rendszereknek az új szabályokhoz való igazodáshoz. A Tanács továbbá módosításokat végzett a bizottsági javaslaton annak gyakorlati alkalmazásának megkönnyítése céljából.

## 2. Alapvető szakpolitikai kérdések

### 2.1. Hatály

A Tanács úgy határozza meg a rendelet hatályát, miszerint az azokra a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozik, amelyek esetében az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés kötése esetén ellentételezik a közlekedési szolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében. A kibontakozó európai közlekedési közszolgáltatási piacra tekintettel a Tanács úgy véli, hogy a hatály parlamenti javaslat szerinti helyi közlekedésre való korlátozása már nem lenne helyénvaló.

Továbbá a 2000. és a 2002. évi javaslatoktól eltérően – amelyek önállóan tartalmazták a belvízi személyszállítási közszolgáltatást –, a 2005. évi bizottsági javaslat a vasútra és a közútra korlátozódott. A rendeletet csak olyan belvízi személyszállítási szolgáltatásokra kellene alkalmazni, amelyek egy tágabb közlekedési közszolgáltatási rendszer részét képezik. A Tanács most visszatért az előző javaslatok koncepciójához azzal, hogy közös álláspontjába foglalt egy olyan rendelkezést, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy – ha úgy kívánják – alkalmazzák a rendeletet a belvízi személyszállítási közszolgáltatásra.

A közös álláspontban a Tanács pontosítja azokat a szerződésfajtákat, amelyekre alkalmazandó a rendelet. Elsősorban rámutat arra, hogy az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződéseket a közbeszerzési irányelvekben foglalt eljárásoknak megfelelően kell odaítélni, kivéve ha az ilyen szerződések szolgáltatási koncessziós szerződések formáját öltik. Ezáltal a Tanács egyértelművé teszi a Bizottság által javasolt megközelítést, amely meghagyja a hatóságoknak az alkalmazandó szabályok megválasztásának lehetőségét. Amennyiben a közszolgáltatási szerződés kockázattal jár a szolgáltató számára, akkor a rendeletet kell alkalmazni, ha pedig nem, akkor a közbeszerzési irányelveket<sup>(1)</sup>. Az igazgatási eljárás megválasztásának szabadságával a Tanács előnyben részesíti a Bizottság megközelítését a Parlament javaslatához képest, amely szerint a rendeletet alkalmazni kellene valamennyi személyszállítási közszolgáltatási szerződésre. Másodsorban a közös álláspont kifejezetten kizárja a rendelet hatálya alól az építési koncessziókat, kijelentve, hogy a közbeszerzési irányelvek előírják az ilyen típusú szerződésekre vonatkozó szabályokat.

Végül pedig a hatóságoknak nyújtott rugalmasság növelése céljából a Tanács közös álláspontjában lehetőséget teremt számukra, hogy kizárják a rendelet hatálya alól a közszolgáltatási kötelezettségek pénzügyi ellentételezésére vonatkozó olyan általános szabályokat, amelyek az iskolai tanulók, a gyakornokok és a csökkent mozgásképességű személyek számára maximális díjtételeket határoznak meg.

### 2.2. Közvetlen odaítélés

A Tanács úgy véli, hogy egy olyan rendszer, amely az illetékes hatóságoknak biztosítja a pályázati eljárás és a közvetlen odaítélés közötti választás szabadságát, a legjobb biztosíték a közlekedési közszolgáltatás minőségének és hatékonyságának javítására. Ennek fényében a Tanács közös álláspontjában megtartja azt a négy eltérést, amelyek értelmében a hatóságok közvetlenül odaítélhetik a szerződéseket – a bizottsági javaslat szerint –, több módosítást végez ugyanakkor a konkrét, részletes szabályok tekintetében.

<sup>(1)</sup> A 2004/18/EK irányelv az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.) vagy a 2004/17/EK irányelv a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.).

### 2.2.1. Belső szolgáltatók

A Tanács üdvözli azt, hogy a bizottsági javaslat lehetőséget nyújt a közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó versenypályázat kiírásától eltekintő illetékes hatóságoknak arra, hogy ezeket a szolgáltatásokat maguk biztosítsák vagy közvetlenül ítéljék oda azokat egy olyan harmadik félnek, amely felett a saját szolgálataik feletti ellenőrzéshez hasonló gyakorlatnak – ez az úgynevezett „belső szolgáltató”. A Tanács egyetért a Parlament első olvasatával és a Bizottság felülvizsgált javaslatával abban, hogy a verseny torzulásának kockázata elkerülésének érdekében elvileg a belső szolgáltatók ne vegyenek részt versenypályázati eljáráson azon hatóság területén kívül, amely részükre a közvetlen odaítélést biztosította.

Bár közös álláspontjában támogatja a belső szolgáltatóval kapcsolatos átfogó koncepciót, a Tanács több rendelkezéssel kiegészíti a bizottsági javaslatot a nemzeti és a helyi közlekedési rendszerek sajátosságainak figyelembevétele érdekében:

- Elismerve a közlekedési közszolgáltatás megszervezésével kapcsolatos nemzeti hatáskört, a tagállamok fenntartják azt a jogot, hogy a helyi hatóságoknak törvényi úton megtiltsák, hogy területükön a közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének lehetőségével éljenek.
- Az „illetékes hatóság” fogalmának meghatározásán felül a Tanács hangsúlyozza, hogy az „illetékes helyi hatóság” fogalmába tartozik az egyedüli hatóság és az összekapcsolt közlekedési szolgáltatásokat nyújtó hatóságcsoporthoz egyaránt.
- A hatóság által a belső szolgáltató felett gyakorolt „ellenőrzés” meghatározásának alapja – a bizottsági javaslat szerint – megmaradt, annak meghatározásával ugyanakkor, hogy a teljes állami tulajdonlás nem feltétlen követelmény az ilyen ellenőrzés esetében.
- A belső szolgáltatóra vonatkozó területi korlátozás kérdésének tisztázása annak elkerülése érdekében, hogy a közigazgatási területek határain átnyúló közlekedési közszolgáltatásokat – az utasok érdekeivel ellentétesen – korlátozni kelljen.
- Azok a belső szolgáltatók, akiknek közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződése hamarosan lejár, részt vehetnek – bizonyos feltételek teljesülése mellett – versenypályázati eljárásokon annak érdekében, hogy felkészülhessenek a versenyképes környezetben való működésre.
- Amennyiben nincs illetékes helyi hatóság, a nemzeti hatóságok köthetnek közszolgáltatási szerződéseket a belső szolgáltatókkal.

### 2.2.2. Kisebbségi volumenű szerződések

A Tanács a parlamenti első olvasatra tekintettel változatlanul hagyja azokat a bizottsági javaslat szerinti küszöbértékeket, amelyeknél alacsonyabb összegű közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül oda lehet ítélni. A hatóságok tartózkodhatnak a versenypályázati eljárástól abban az esetben, ha a szerződés átlagos éves értéke egymillió eurónál kevesebb vagy ha a szerződés évente 300 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkozik. Továbbá a Parlament kisvállalkozások iránti érdeklődésének szellemében a Tanács további küszöbértékeket vezet be a legfeljebb húsz járművet üzemeltető kis- és középvállalkozások esetében. Ebben az esetben közvetlen odaítélésre akkor van lehetőség, ha a közszolgáltatási szerződés éves átlagértéke nem haladja meg az 1,7 millió eurót vagy ha keretében évente 500 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására kerül sor. Végül pedig a közlekedési közszolgáltatás megszervezésével kapcsolatos nemzeti hatáskört elismerve a közös álláspont jogosultságot biztosít a tagállamoknak az olyan döntésre, hogy területükön megtiltsák a hatóságoknak, hogy a közvetlen odaítélés lehetőségével éljenek a kisebb volumenű szerződések esetében.

### 2.2.3. Szükséghelyzetek

A Tanács támogatja az arra irányuló bizottsági javaslatot – amelyet a Parlament első olvasata sugallt –, hogy a szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén közvetlenül ítéljék oda a szerződéseket. Figyelembe véve ugyanakkor az új közszolgáltatási szerződések odaítélésének megszervezéséhez szükséges időt, a Tanács a kétéves időtartamra szóló szükséghelyzeti intézkedések lehetővé tétele mellett döntött a Bizottság által javasolt egyéves időtartam helyett. Továbbá a gyakorlatban tapasztaltak

tükörzése érdekében a közös álláspontban meghatározták, hogy a szükséghelyzeti intézkedésekre sor kerülhet közvetlen odaítélés, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy bizonyos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére vonatkozó követelmény formájában. Ez utóbbi esetben a közszolgáltatónak joga van fellebbezni.

#### 2.2.4. Vasúti szállítási szolgáltatások

A vasúti személyszállítási közszolgáltatások speciális helyzetére is figyelemmel a Tanács lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy azok közvetlenül ítéljenek oda közszolgáltatási szerződéseket valamennyi vasúti szállítási szolgáltatás esetében, amennyiben azt a nemzeti jog nem tiltja. Ezenfelül a Bizottság javaslata alapján a közvetlen odaítélés lehetőségét a regionális és távolsági vasúti szállításról valamennyi vasúti szállítási szolgáltatásra – beleértve az (elő)városi vasutat és az integrált hálózatokat is – kiterjesztve, a Tanács elkerüli az abban az esetben felmerülő nehézségeket, ha különbséget kell tenni egyrészt a távolsági és regionális, másrészt az (elő)városi vasút között. A közvetlen odaítélés valamennyi vasúti szállítási szolgáltatásra történő ezen kiterjesztését illetően a svéd delegáció – amelyhez az olasz delegáció is csatlakozott – jegyzőkönyvben rögzítendő nyilatkozatot tett (I. melléklet), amikor a TTE-Tanács 2006. június 9-én politikai megállapodásra jutott.

#### 2.3. A szerződések időtartama

Az autóbuszokra és távolsági buszokra, valamint vasúti és más vasúti módú szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartamát illetően a Tanács egyensúlyba hozza egyrészt a pénzügyileg eredményes amortizációs időszak iránti szükségletet, másrészt pedig az új szolgáltatók számára ösztönzőket biztosító szerződési időtartamokat. A vasúti és más vasúti módú szolgáltatásokat illetően a Tanács megtartotta a javasolt tizenöt éves időtartamot. Az autóbuszos és távolsági buszos szolgáltatásokat illetően a Tanács a szerződés Bizottság által javasolt időtartamát nyolcraól tíz évre terjesztette ki. Ezáltal a Tanács követi a Bizottságnak a parlamenti első olvasat fényében módosított javaslatát az autóbusszal végzett közlekedési szolgáltatásra vonatkozó szerződési időtartam további két évvel történő meghosszabbításának kivételével. A közvetlen odaítélés valamennyi vasúti szállítási szolgáltatásra történő kiterjesztésének ellensúlyozására a közvetlenül odaítélt vasúti szolgáltatási szerződések kezdeti időtartama nem haladhatja meg a tíz évet.

A Tanács továbbá néhány változtatással megtartotta a bizottsági javaslatot, amely szerint a közszolgáltatási szerződések időtartama legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható, amennyiben a beruházás miatt az szükséges. Ezen túlmenően a Tanács 50 %-os meghosszabbítást engedélyez a legkülső régiókra vonatkozó szerződésekre, amennyiben azt különleges földrajzi helyzetből eredő költségek indokolják.

Végezetül különleges esetekben a közös álláspont a szerződés időtartamának akár 50 %-nál nagyobb mértékű meghosszabbítását is engedélyezi. Az ilyen hosszabbítást a kivételes infrastruktúrához, a járművekhez vagy a járműberuházáshoz kapcsolódó tőke amortizációjának kell igazolnia. A közszolgáltatási szerződéseket továbbá tisztességes versenypályázati eljárás alapján kell odaítélni, a hosszabb időtartamot engedélyező hatóságnak pedig továbbítania kell a Bizottságnak a szerződést és a hosszabb időtartam alátámasztását szolgáló adatokat a szerződés megkötésétől számított egy éven belül.

#### 2.4. Szociális előírások és a szolgáltatás minősége

A 2000. és a 2002. évi javaslatoktól eltérően a Bizottság 2005. évi felülvizsgált javaslata a személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szociális és minőségi kritériumok meghatározását a hatóságokra hagyja a szubszidiaritás elvének megfelelően. A Tanács támogatja ezt a megközelítést.

A Tanács pontosítja és kiterjeszti a bizottsági javaslatban szereplő, a szociális jogok átruházásáról szóló rendelkezést. A bizottsági javaslatban szereplő rendelkezés megengedte a hatóságok számára annak eldöntését, hogy a kiválasztott közszolgáltatók kötelesek-e a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek ugyanazokat a jogokat megadni, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás megtörtént volna. Ezt szubszidiaritási ügyként kezelve a Tanács a Bizottsághoz hasonlóan nem tartja szükségesnek a munkavállalók jogairól szóló ezen rendelkezés kötelezővé tételét, ahogy azt a Parlament az első olvasatban

javasolta. A Tanács viszont ehhez a rendelkezéshez még hozzáteszi azt a kötelezettséget, amely szerint a hatóságoknak ilyen követelmények megállapításakor a nemzeti és/vagy közösségi jogban meghatározott korlátokon belül kell eljárniuk. Ezen túlmenően, az átláthatóság növelése érdekében, a Tanács beleveszi közös álláspontjába azt a kötelezettséget, hogy amennyiben a hatóságok a közszolgáltatókat bizonyos szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenyeljárásal kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

A rendelet egyszerűsítése érdekében és a szubszidiaritás elvének megfelelően a Bizottság felülvizsgált javaslatában úgy döntött, hogy nem határozza meg a hatóságok által a közszolgáltatási szerződések odaítélésékor alkalmazandó minőségi kritériumok listáját. A Tanács közös álláspontjában követi a Bizottság azon indokolását, amely szerint a hatóságok maradjanak továbbra is felelősek a minőségi előírások meghatározásáért. Az átláthatóság növelése érdekében viszont a Tanács bevezeti azt a kötelezettséget, hogy amennyiben teljesülnek a minőségi előírások, a hatóságoknak ezeket az előírásokat be kell venniük a versenyeljárásal kapcsolatos dokumentumaikba és közszolgáltatási szerződéseikbe.

## 2.5. Átláthatóság

Az átláthatóság növelése érdekében a Tanács üdvözli a Bizottság javaslatát, amely arra kéri fel az illetékes hatóságokat, hogy kössenek közszolgáltatási szerződést, amennyiben közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jog és/vagy ellentételezés biztosítására kerül sor. Továbbá a közszolgáltatási szerződések odaítélését és tartalmát illető átláthatóság elengedhetetlen a verseny torzulásának elkerüléséhez, különösen ha a szerződést közvetlenül ítélik oda. A Parlament az első olvasat során több alkalommal elismerte a személyszállítási közszolgáltatási ágazat átláthatósága javításának fontosságát.

A közlekedési közszolgáltatási ágazat átláthatóságának további növelése érdekében, valamint a közvetlen odaítélés lehetőségének valamennyi vasúti szállítási szolgáltatásra történő kiterjesztését célzó ellensúlyozási intézkedésként a Tanács a következő intézkedéseket vezeti be a közös álláspontba:

- a hatóságok azon kötelezettsége, hogy bármelyik érdekelt fél kérésére továbbítsák a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó indokolással ellátott határozataikat; a cseh delegáció a 2006. június 9-i TTE-Tanácscon azt nyilatkozta, hogy visszautasítja ezt a rendelkezést és jegyzőkönyvben rögzítette a nyilatkozatot, amely a II. mellékletben szerepel,
- a hatóságok azon kötelezettsége, hogy vasúti közlekedésre vonatkozó, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében bizonyos információkat a szerződés odaítélésétől számított egy éven belül nyilvánosságra hozzanak.

A Tanács, bár támogatja a Bizottság közzétételről szóló javaslatait, több módosítást is bevezet azok gyakorlati alkalmazhatóságának javítása és a szükségtelen bürokrácia csökkentése érdekében:

- a hatóságoknak a közszolgáltatási szerződésekről szóló összevont jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság által javasolt részletes jelentés helyett,
- a hatóságoknak be kell jelenteniük a Hivatalos Lapban a közszolgáltatási szerződés odaítélését legalább egy évvel korábban; a kisebb volumenű szerződések mentesülnek a kötelezettség alól,
- a hatóságoknak helyesbítéseket kell közzétenniük, amennyiben változást történt egy közszolgáltatási szerződés odaítélésével kapcsolatban kihirdetett információban,
- a sürgősségi intézkedések mentesülnek az előzetes bejelentési kötelezettség alól,
- az a kezdeti időszak, amelyen belül a tagállamoknak közölniük kell a Bizottsággal az annak megítéléséhez szükséges információt, hogy az ellentételezés biztosítása összeegyeztethető-e a rendelettel, a Bizottság által javasolt húsz munkanapról három hónapra módosul.

## 2.6. Átmenet

Annak érdekében, hogy a hatóságok és a szolgáltatók elegendő időt kapjanak az új jogalkotási kerethez való igazodáshoz, a Tanács több módosítást végrehajt a Bizottság által javasolt átmeneti intézkedéseken. Mindenekelőtt a rendelet három évvel a rendelet közzétételét követően lép hatályba. Ezt követően tizenkét évvel a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződéseket a rendelettel összhangban kell odaítélni. Másodsorban a Tanács a bizottsági javaslatban szereplő, egyrészt a közúti, másrészt a vasúti közlekedésre vonatkozó átmeneti időszakok közötti különbséget egyetlen átmeneti intézkedéssel helyettesíti. A közvetlen odaítélés lehetőségének valamennyi vasúti szállítási szolgáltatásra történő kiterjesztésére is figyelemmel a Tanács nem tartja többé indokoltnak vasúti közlekedésre vonatkozóan a közúti közlekedéshez képest hosszabb átmeneti időszakot. Harmadszor, a kétfázisú átmeneti időszak helyett a Tanács egy olyan fokozatos megközelítést választ, amely lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy bizonyos mértékben maguk határozzák meg, hogy hogyan kezelik a szerződések odaítélésére vonatkozó új szabályok felé való átmenetet. Hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért eredményekről. E jelentések alapján a Bizottság eldönti, hogy szükség van-e további intézkedésekre a közlekedési közszolgáltatás biztosítása megszakításának elkerülése érdekében.

A rendelet hatálybalépése előtt megkötött szerződéseket illetően a közös álláspont egy olyan átmeneti intézkedésről rendelkezik, amely teljesen összhangban van a Parlament első olvasat során tett javaslataival. A Tanács arra törekszik, hogy egyensúlyt teremtsen egyrészt a *pacta sunt servanda* elv tiszteletben tartása, másrészt pedig a piacok túl hosszú ideig tartó lezárásának elkerülése között. Különbséget kell tenni az alábbiak között:

- a tisztességes versenypályázati eljárás alapján odaítélt szerződések és egy másik odaítélési eljárás alapján odaítélt szerződések között,
- a 2006. július 26. (ekkor nyújtotta be a Bizottság a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó eredeti javaslatát) előtt odaítélt szerződések és az ezen időpont után odaítélt szerződések.

A szerződések összesen négy kategóriáját illetően a Tanács egyedi lejárati intézkedéseket javasol. Azon különleges eseteket illetően, amelyekben egy közszolgáltatási szerződés megszűnése túlzottan hátrányos jogi vagy gazdasági következményekkel járna, a közös álláspont azok lejáratig tartó folytatódásáról rendelkezik, amennyiben a Bizottság ehhez jóváhagyását adta.

A Tanács közös álláspontjában megtartja a bizottsági javaslat rendelkezését, amely szerint az átmeneti időszak második felében, ha azok a szolgáltatók, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy azon közlekedési közszolgáltatások értéke, amelyek végzéséért e rendeletnek megfelelően ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik, legalább a felét képviseli valamennyi közlekedési közszolgáltatás értékének, úgy a hatóságok megtagadhatják tőlük az általuk szervezett versenypályázati eljárásban való részvételt. Ehhez a rendelkezéshez a Tanács hozzáteszi, hogy a hatóságok nem tilthatják meg a versenypályázati eljárásban való részvételt azon szolgáltatóknak, akik már olyan szolgáltatásokat nyújtanak, amelyekre versenypályázatot kell kiírni. Intenzív megbeszélések követően a Tanács úgy döntött, hogy nem vesz be olyan záradékot, amely megengedi a hatóságoknak, hogy azok megtagadják a versenypályázati eljárásban való részvételt azon szolgáltatóknak, akik szerződésüket részben vagy egészben közvetlen odaítélésnek kapták. A Tanács egy ilyen kölcsönösségi záradékot a Bíróság ítélkezési gyakorlatára figyelemmel nem talál megfelelőnek. A Bíróság szigorú feltételeket szab a kölcsönösségi záradékok alkalmazásához, azokat csak a fokozatos liberalizációs folyamattal összefüggésben tartja elfogadhatónak, és azzal a feltétellel, hogy azok átmeneti jellegűek és időben korlátozottak.

## 2.7. Egyéb jelentős kérdések

A Tanács közös álláspontjába bevezetett egyéb jelentős kérdések:

- A Tanács követi a Bizottság javaslatát, amely szerint a szárazföldi közlekedési közszolgáltatási ágazat tekintetében ne legyenek konkrétan meghatározott szabályok az alvállalkozásokra. A Tanács ugyanakkor törekszik az átláthatóság növelésére azon követelménynek a közös álláspontba való beillesztése révén, hogy a versenyeljárásról kapcsolatos dokumentumoknak és a közszolgáltatási szerződéseknek egyértelműen jelezniük kell, hogy az alvállalkozás lehetséges-e. Ezen túlmenően a szerződésnek meg kell határoznia a nemzeti és közösségi joggal összhangban lévő, alvállalkozásokra alkalmazott feltételeket.

- A Bizottság javasolta az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet teljes hatályon kívül helyezését. Mivel e két rendelet bizonyos rendelkezései továbbra is alkalmazásban vannak, a Tanács közös álláspontja rendelkezik az 1191/69/EGK rendelet fokozatos hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1107/70/EGK rendelet bizonyos konkrét rendelkezéseinek a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló új rendeletbe való belefoglalásáról.
- A Bizottságnak a személyszállítási közszolgáltatás-nyújtás európai helyzetének alakulásáról való jelentéstételére vonatkozó rendelkezést a Tanács közös álláspontjára tekintettel kiigazítja, amely megköveteli különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségének és a közvetlen odaítélések hatásainak értékelését.
- A Tanács végez néhány módosítást a rendelettervezet mellékletében abból a célból, hogy a közvetlenül odaítélt szerződések esetében megengedett ellentételezés kiszámítása javuljon a gyakorlatban való könnyebb alkalmazhatóság érdekében.

#### IV. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács, ugyan nem tudott megállapodást elérni a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló 2000. és 2002. évi bizottsági javaslattal kapcsolatban, a Bizottság 2005. évi javaslata alapján sikerült közös álláspontra jutnia. A Bizottság ezt a felülvizsgált javaslatot az eredeti 2000. évi javaslat első parlamenti olvasatára tekintettel készítette el a három intézmény álláspontjának összehangolása érdekében. Mivel a közös álláspont nagymértékben követi e felülvizsgált javaslat megközelítését, a Tanács azt jó alapnak tartja a Parlamenttel folytatandó második olvasatos megbeszélésekhez.

---

## I. MELLÉKLET

**SVÉDORSZÁGNAK A TANÁCS 2006. JÚNIUS 9-I JEGYZŐKÖNYVÉBEN RÖGZÍTENDŐ NYILATKOZATA,  
AMELYHEZ OLASZORSZÁG CSATLAKOZOTT****A 9. napirendi ponthoz: Felülvizsgált javaslat a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelethez**

## POLITIKAI MEGÁLLAPODÁS

A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló rendelethez vonatkozó közös álláspontra vonatkozó politikai megállapodás elérése tekintetében Svédországnak a következő álláspontot kívánja előterjeszteni:

1. A Tanács 2005. december 5-i ülésén elért megállapodás értelmében a rendelet fő célja a közszolgáltatási szerződésekért nyújtott ellentételezések jogi keretének megteremtése, és nem a vasúti szolgáltatások piacának megnyitása. A rendelet ezért tartalmazza továbbra is a vasúti szolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének lehetőségét.
2. A Tanács határozata, amely szerint továbbra is engedélyezi a vasúti személyszállítási szerződések közvetlen odaítélését, nem zárja ki a Bizottság azon kezdeményezési jogát, hogy a jövőben a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács által mérlegelendő jogalkotási javaslatokat nyújtson be.
3. A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásáról szóló bármely jövőbeli javaslat esetében ésszerű döntést kell hozni arról, hogy ez valamennyi szolgáltató számára a vasúti hálózathoz történő szabad hozzáférést jelentse-e, vagy közszolgáltatási szerződések vagy kizárólagos jogok megszerzésére kiírt pályázatot, vagy mindkettőt.
4. A belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásáról szóló összehangolt jogszabályok hiányában Svédországnak az a véleménye, hogy a tagállamok továbbra is alkalmazhassanak viszonyossági intézkedéseket, amennyiben ezek az intézkedések összhangban vannak a közösségi joggal.

## II. MELLÉKLET

**A CSEH KÖZTÁRSASÁGNAK A TANÁCS 2006. JÚNIUS 9-I JEGYZŐKÖNYVÉBEN RÖGZÍTENDŐ NYILATKOZATA****A 9. napirendi ponthoz: Felülvizsgált javaslat a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelethez**

## POLITIKAI MEGÁLLAPODÁS

A Cseh Köztársaság teljes mértékben tudatában van annak, hogy a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló rendeletjavaslat egyik fő célkitűzése a közszolgáltatási szerződések odaítélésekor a lehető legteljesebb átláthatóság biztosítása. E tekintetben a Cseh Köztársaságnak nincs ellenvetése azzal a követelménnyel szemben, hogy az illetékes hatóság bármely érdekelt fél kérésére tájékoztatást adjon a közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítéléséről szóló, általa hozott határozatról, valamint bizonyítsa, hogy a rendelet vonatkozó cikkeivel összhangban intézkedett, beleértve a rendelet mellékletében megállapított szabályok szerinti ellentételezési szinteket. A Cseh Köztársaság azonban nem tudja elfogadni a 7. cikk (4) bekezdésének (9840/06) jelenlegi megszövegezését, mivel az véleménye szerint csökkenti a közvetlen odaítélésben érintett valamennyi fél jogbiztonságát. A Cseh Köztársaságot mindenképp aggasztja, hogy valamely sértett érintett fél megtámadhatja az indokolt határozatot annak érdekében, hogy a közvetlenül odaítélt szerződés és saját ajánlata közötti összehasonlítást követeljen. Egyes esetekben ez a közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélésének lehetlenné válásához vezethet; a Cseh Köztársaság ezt teljes mértékben elfogadhatatlannak tartja.

E fenntartás miatt a Cseh Köztársaság nem tudja jóváhagyni a Tanácsban a javaslattal kapcsolatos politikai megállapodást, és így tartózkodik a szavazástól.

---