

32007R1370

3.12.2007.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 315/1

UREDBA (EZ) br. 1370/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 23. listopada 2007.****o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi
Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegove članke 71. i 89.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Članak 16. Ugovora potvrđuje mjesto koje usluge od općeg gospodarskog interesa zauzimaju u zajedničkim vrijednostima Unije.

⁽¹⁾ SL C 195, 18.8.2006., str. 20.

⁽²⁾ SL C 192, 16.8.2006., str. 1.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 14. studenoga 2001. (SL C 140 E, 13.6.2002., str. 262.), Zajedničko stajalište Vijeća od 11. prosinca 2006. (SL C 70 E, 27.3.2007., str. 1.) i Stajalište Europskog parlamenta od 10. svibnja 2007. Odluka Vijeća od 18. rujna 2007.

- (2) Člankom 86. stavkom 2. Ugovora utvrđuje se da prijevoznici kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa podliježu pravilima sadržanim u Ugovoru, posebno pravilima tržišnog natjecanja, u mjeri u kojoj primjena takvih pravila ni pravno ni stvarno ne ometa provedbu pojedinih zadaća koje su im povjerene.

- (3) Članak 73. Ugovora predstavlja *lex specialis* u vezi s člankom 86. stavkom 2. On uspostavlja pravila primjenjiva na povrat sredstava za obveze obavljanja javnih usluga u kopnenom prometu.

- (4) Glavni ciljevi Bijele knjige Komisije od 12. rujna 2001. „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” jesu jamčiti sigurne, učinkovite i visokokvalitetne usluge prijevoza putnika kroz uređeno tržišno natjecanje, osiguravajući također transparentnost i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika, te uzimajući u obzir čimbenike društvenog razvoja, razvoja okoliša i regionalnog razvoja, odnosno ponuditi posebne tarifne uvjete pojedinim skupinama putnika kao što su umirovljenici, te ukloniti nejednakosti između prijevoznika iz različitih država članica koje mogu dovesti do značajnog narušavanja tržišnog natjecanja.

- (5) Trenutačno se mnoge usluge kopnenog prijevoza putnika, potrebne u smislu općeg gospodarskog interesa, ne mogu obavljati na komercijalnoj osnovi. Nadležna tijela država članica moraju moći djelovati s ciljem osiguranja pružanja takvih usluga. Mehanizmi koje mogu koristiti da bi se osiguralo pružanje usluga javnog prijevoza putnika uključuju sljedeće: dodjelu isključivih prava operaterima javnih usluga, dodjelu financijskih naknada operaterima javnih usluga i određivanje općih pravila za obavljanje javnog prijevoza koja su primjenjiva na sve operatere. Ako države članice, u skladu s ovom Uredbom, odluče izuzeti pojedina opća pravila iz njihovog područja primjene, potrebno je primjenjivati opći režim za državne potpore.

- (6) Mnoge države članice donijele su zakonodavstvo koje predviđa dodjelu isključivih prava i ugovora o javnim uslugama barem na dijelu njihovog tržišta javnog prijevoza, na temelju transparentnih i pravednih konkurentskih postupaka sklapanja ugovora. Kao rezultat toga, trgovina između država članica znatno se razvila i nekoliko operatera javnih usluga sada pruža javne usluge prijevoza putnika u više od jedne države članice. Međutim, promjene u nacionalnom zakonodavstvu dovele su do razlika u postupcima koji se primjenjuju i stvorile pravnu nesigurnost oko prava operatera javnih usluga i obveza nadležnih tijela. Uredba (EEZ) br. 1191/69 Vijeća od 26. lipnja 1969. o aktivnostima država članica koje se odnose na obveze svojstvene konceptu javnih usluga u željezničkom, cestovnom i prijevozu unutarnjim plovnim putovima⁽¹⁾, ne bavi se načinom na koji se u Zajednici trebaju sklapati ugovori o javnim uslugama, niti posebno okolnostima u kojima bi oni trebali biti predmet konkurentnog javnog nadmetanja. Prema tome, potrebno je ažurirati pravni okvir Zajednice.
- (7) Provedene studije i iskustvo država članica u kojima niz godina postoji tržišno natjecanje u sektoru javnog prometa pokazuju da, uz odgovarajuća jamstva, uvođenje uređenog tržišnog natjecanja između operatera vodi do privlačnijih i inovativnijih usluga po nižim cijenama i da ometanje pri obavljanju određenih zadataka dodijeljenih operaterima javnih usluga nije izgledno. Ovaj pristup podržalo je Europsko vijeće u okviru Lisabonskog procesa od 28. ožujka 2000. koji je pozvao Komisiju, Vijeće i države članice, svakog u skladu s njihovim mogućnostima, da „ubrzaju liberalizaciju u područjima kao što je ... promet”.
- (8) Tržištima prijevoza putnika koja su deregulirana i u kojima nema isključivih prava potrebno je dozvoliti da sačuvaju svoja obilježja i način djelovanja u onoj mjeri u kojoj su sukladni zahtjevima Ugovora.
- (9) Da bi mogla organizirati svoje usluge javnog prijevoza putnika na način koji najbolje odgovara potrebama javnosti, sva nadležna tijela moraju moći slobodno izabrati svoje operatere javnih usluga, uzimajući u obzir interese malih i srednjih poduzetnika, pod uvjetima određenim ovom Uredbom. Da bi se pri dodjeli naknada ili isključivih prava zajamčila primjena načela transparentnosti, jednakog postupanja prema operaterima koji se natječu i razmjernosti, nužno je da ugovor o javnim uslugama između nadležnog tijela i odabranog operatera javnih usluga odredi prirodu obveza obavljanja javne
- usluge i dogovorene naknade. Oblik ili naziv ugovora mogu se razlikovati u skladu s pravnim sustavima država članica.
- (10) Suprotno Uredbi (EEZ) br. 1191/69, čije se područje primjene proteže na usluge javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima, za ovu se Uredbu ne preporuča da obuhvati sklapanje ugovora o javnim uslugama u tom određenom sektoru. Prema tome, organizacija usluga javnog prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima i, u onoj mjeri u kojoj nisu obuhvaćena posebnim pravom Zajednice, nacionalnim morima, treba biti sukladna s općim načelima Ugovora, osim ako države članice odluče primijeniti ovu Uredbu na te pojedine sektore. Odredbe ove Uredbe ne priječe integraciju usluga na unutarnjim plovnim putovima i nacionalnim morima u širu gradsku, prigradsku ili regionalnu mrežu javnog prijevoza putnika.
- (11) Suprotno Uredbi (EEZ) br. 1191/69, čije se područje primjene proteže na usluge prijevoza tereta, ne preporuča se da ova Uredba obuhvati sklapanje ugovora o javnim uslugama u tom određenom sektoru. Prema tome, tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe organizacija usluga prijevoza tereta trebala bi se uskladiti s općim načelima Ugovora.
- (12) U kontekstu prava Zajednice nebitno je obavljaju li javne usluge prijevoza putnika javni ili privatni prijevoznici. Ova se Uredba temelji na načelu neutralnosti u odnosu na sustav vlasništva nad imovinom kako je navedeno u članku 295. Ugovora, načelu slobode država članica pri određivanju usluga od općeg gospodarskog interesa iz članka 16. Ugovora, kao i na načelu supsidijarnosti i razmjernosti kako je navedeno u članku 5. Ugovora.
- (13) Neke usluge, često vezane uz određenu infrastrukturu, obavljaju se uglavnom zbog svoje povijesne važnosti ili turističkog značaja. Budući da je svrha ovih usluga očito različita od pružanja usluga javnog prijevoza putnika, nije ih dakle potrebno uređivati pravilima i postupcima koji se primjenjuju kod obveza obavljanja javnih usluga.
- (14) Ako su nadležna tijela odgovorna za organiziranje mreže javnog prijevoza, osim samog obavljanja usluge prijevoza, to može pokrivati i niz drugih djelatnosti i dužnosti za koje nadležna tijela moraju imati slobodu da ih provode sama ili ih u cijelosti ili dijelom povjere trećoj strani.

⁽¹⁾ SL L 156, 28.6.1969., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EEZ) br. 1893/91 (SL L 169, 29.6.1991., str. 1.).

- (15) Dugoročni ugovori mogu dovesti do sprečavanja pristupa tržištu dulje nego što je potrebno, tako umanjujući koristi od pritiska konkurencije. Da bi se smanjilo narušavanje tržišnog natjecanja, ali i zaštitila kvaliteta usluga, ugovori o javnim uslugama trebaju biti ograničenog trajanja. Produljenje takvih ugovora moglo bi biti uvjetovano povoljnim odazivom korisnika. U tom kontekstu, ako operater javne usluge mora ulagati u imovinu s izvanrednim razdobljem amortizacije, te u slučaju najudaljenijih regija kako je propisano u članku 299. Ugovora, zbog njihovih posebnih svojstva i ograničenja, nužno je predvidjeti produljenje ugovora o javnim uslugama za još najviše polovinu njihovog početnog trajanja. Nadalje, ako operater javne usluge ulaže u infrastrukturu ili željeznička vozila i vozila koja su posebna u smislu da oboje zahtijeva visoke iznose sredstava, a uz uvjet da je ugovor dodijeljen slijedom pravednog i konkurentnog natječajnog postupka, potrebno je omogućiti čak i dulje produljenje.
- (16) Ako zaključenje ugovora o javnim uslugama za sobom povlači promjenu operatera javne usluge, nadležna tijela trebala bi moći zatražiti od odabranog operatera javne usluge da primijeni odredbe Direktive Vijeća 2001/23/EZ od 12. ožujka 2001. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na zaštitu prava zaposlenika u slučaju prijenosa poduzeća, pogona ili dijelova poduzeća ili pogona⁽¹⁾. Ova Direktiva ne sprečava države članice da zaštite one uvjete prijenosa prava zaposlenika koji nisu obuhvaćeni Direktivom 2001/23/EZ i na taj način, ako je to prikladno, uzmu u obzir socijalne standarde ustanovljene nacionalnim zakonima i drugim propisima odnosno kolektivnim ugovorima ili sporazumima između socijalnih partnera.
- (17) Slijedeći načelo supsidijarnosti, nadležna tijela mogu utvrditi socijalne i kvalitativne kriterije radi održavanja i unapređenja standarda kvalitete za obveze obavljanja javnih usluga, na primjer u vezi s minimalnim radnim uvjetima, pravima putnika, potrebama osoba smanjene pokretljivosti, zaštitom okoliša, sigurnošću putnika i zaposlenika, kao i obvezama iz kolektivnih ugovora i drugim pravima i sporazumima koji se odnose na radna mjesta i socijalnu zaštitu na mjestu pružanja usluge. Da bi se osigurala transparentnost i usporedivi uvjeti tržišnog natjecanja između operatera, i otklonio rizik socijalnog dampinga, nadležna tijela trebaju moći uvesti određene socijalne standarde i standarde kvalitete usluga.
- (18) Uz poštovanje mjerodavnih odredbi nacionalnog prava, svako lokalno tijelo ili, ako ono ne postoji, svako nacionalno tijelo može se odlučiti pružiti vlastite usluge javnog prijevoza putnika na području kojim upravlja ili ih povjeriti unutarnjem operateru bez konkurentnog javnog natječaja. Međutim, ova mogućnost samostalnog pružanja usluga mora biti pod strogim nadzorom da bi se osigurala jednaka pravila natjecanja za sve. Nadležno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, kolektivno ili kroz svoje članove, trebala bi provoditi zahtijevani nadzor. Nadalje, nadležnom tijelu koje pruža svoje vlastite usluge prijevoza, odnosno unutarnjem operateru potrebno je zabraniti sudjelovanje u konkurentskim postupcima nadmetanja izvan područja nadležnosti takvog tijela. Tijelu koje nadzire unutarnjeg operatera također bi trebalo biti dozvoljeno zabraniti takvom operateru da sudjeluje u konkurentskim nadmetanjima organiziranim unutar njegovog područja. Ograničenja djelovanja unutarnjeg operatera ne ometaju mogućnost izravnog sklapanja ugovora o javnim uslugama ako se oni tiču željezničkog prijevoza, s izuzetkom drugih vrsta prijevoza tračnicama kao što su podzemna željeznica ili tramvaji. Nadalje, izravno sklapanje ugovora o javnim uslugama za željeznicu ne isključuje mogućnost da nadležna tijela unutarnjem operateru dodijele ugovore o javnim uslugama za javne usluge prijevoza putnika drugim vrstama prijevoza tračnicama kao što su podzemna željeznica ili tramvaji.
- (19) Podugovaranje može doprinijeti učinkovitijem javnom prijevozu putnika i omogućava sudjelovanje drugih prijevoznika, osim samog operatera javne usluge kojem je dodijeljen ugovor o javnim uslugama. Međutim, s ciljem najboljeg korištenja javnih sredstava, nadležna tijela trebaju moći odrediti načine dodjeljivanja svojih usluga javnog prijevoza putnika podizvoditeljima, posebno u slučaju usluga koje obavlja unutarnji operater. Nadalje, podizvoditelja ne bi trebalo sprečavati u sudjelovanju na konkurentskim nadmetanjima na području bilo kojeg nadležnog tijela. Odabir podizvoditelja od strane nadležnog tijela ili njegovog unutarnjeg operatera treba biti u skladu s pravom Zajednice.
- (20) Ako tijelo javne vlasti odluči povjeriti uslugu od općeg interesa trećoj strani, ono mora odabrati operatera javne usluge u skladu s pravom Zajednice o javnim ugovorima i koncesijama, kako je utvrđeno u člancima 43. do 49. Ugovora, i načelima transparentnosti i jednakog tretmana. Posebno, odredbe ove Uredbe ne smiju dovesti u pitanje obveze koje se primjenjuju na tijela javne vlasti na temelju direktiva o sklapanju javnih ugovora, ako su ugovori o javnim uslugama njima obuhvaćeni.

(1) SL L 82, 22.3.2001., str. 16.

- (21) Učinkovita pravna zaštita treba biti zajamčena ne samo za sklapanja obuhvaćena Direktivom 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga⁽¹⁾, i Direktivom 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama⁽²⁾, nego i za druge ugovore koji su dodijeljeni prema ovoj Uredbi. Potreban je učinkovit postupak revizije koji bi trebao biti usporediv, gdje je to prikladno, s mjerodavnim postupcima utvrđenim u Direktivi Vijeća 89/665/EEZ od 21. prosinca 1989. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na primjenu postupaka kontrole na sklapanje ugovora o javnoj nabavi robe i ugovora o javnim radovima⁽³⁾, i Direktivi Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na primjenu pravila Zajednice u postupcima nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom, prometnom i telekomunikacijskom sektoru⁽⁴⁾.
- (22) Neki pozivi na javni natječaj zahtijevaju od nadležnih tijela određivanje i opis složenih sustava. Ta tijela bi stoga, kad u takvim slučajevima sklapaju ugovore, trebala imati ovlast pregovarati o detaljima s nekim ili svim mogućim operaterima javnih usluga nakon što su ponude podnijete.
- (23) Pozivi na javni natječaj za sklapanje ugovora o javnim uslugama ne bi trebali biti obavezni ako se ugovor odnosi na male iznose ili udaljenosti. Na taj način, veći iznosi ili udaljenosti trebali bi omogućiti nadležnim tijelima da uzmu u obzir posebne interese malih i srednjih poduzetnika. Nadležnim tijelima ne bi trebalo dozvoliti razdvajanje ugovora ili mreže da bi se izbjegao javni natječaj.
- (24) Kad postoji rizik od prekida pružanja usluga, nadležna tijela trebaju imati ovlast za uvođenje izvanrednih kratkoročnih mjera do sklapanja novog ugovora o javnim uslugama u skladu sa svim uvjetima sklapanja ugovora utvrđenim u ovoj Uredbi.
- (25) Kod javnog željezničkog prijevoza putnika javljaju se posebna pitanja opterećenosti ulaganjima i troškovima infrastrukture. U ožujku 2004. Komisija je predstavila prijedlog izmjena Direktive Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice⁽⁵⁾ da bi se zajamčio pristup svih željezničkih prijevoznika u Zajednici infrastrukturi svih država članica s ciljem obavljanja prekograničnih putničkih usluga. Cilj ove Uredbe je uspostava pravnog okvira za naknade i/ili isključiva prava za ugovore o javnim uslugama, a ne daljnje otvaranje tržišta željezničkih usluga.
- (26) U slučaju javnih usluga ova Uredba dopušta svakom nadležnom tijelu, u kontekstu ugovora o javnim uslugama, odabir svojeg operatera javnih usluga prijevoza putnika. Uzevši u obzir različite načine na koje države članice organiziraju svoje područje u ovu svrhu, nadležnim tijelima iz opravdanih razloga može biti dozvoljeno da izravno sklapaju ugovore o javnim uslugama za željeznički promet.
- (27) Naknadu koju nadležna tijela dodjeljuju radi pokrivanja troškova nastalih ispunjavanjem obveze obavljanja javne usluge potrebno je računati na način koji sprečava prekomjernu naknadu. Ako nadležno tijelo planira sklopiti ugovor o javnim uslugama, a da ga ne podvrgne konkurentnom natječajnom postupku, ono također mora poštovati detaljna pravila koja osiguravaju da iznos naknade bude prikladan te da odražava nastojanja usmjerena prema učinkovitosti i kvaliteti usluge.
- (28) Prikladno razmatrajući učinke poštovanja obaveze javnih usluga na potražnju za javnim uslugama prijevoza putnika u obračunskoj shemi navedenoj u Prilogu, nadležno tijelo i operater javne usluge mogu dokazati da je izbjegnuta prekomjerna naknada.
- (29) S ciljem sklapanja ugovora o javnim uslugama, izuzevši izvanredne mjere i ugovore koji se odnose na male udaljenosti, nadležna tijela trebaju poduzeti nužne mjere da bi barem godinu dana unaprijed objavila svoju namjeru sklapanja takvih ugovora da bi mogli operateri javnih usluga mogli djelovati.
- (30) Izravno sklopljeni ugovori o javnim uslugama trebali bi biti transparentniji.

⁽¹⁾ SL L 134, 30.4.2004., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/97/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 107.).

⁽²⁾ SL L 134, 30.4.2004., str. 114. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/97/EZ.

⁽³⁾ SL L 395, 30.12.1989., str. 33. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 92/50/EEZ (SL L 209, 24.7.1992., str. 1.).

⁽⁴⁾ SL L 76, 23.3.1992., str. 14. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/97/EZ.

⁽⁵⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.).

- (31) Budući da nadležna tijela i operateri javnih usluga trebaju vremena za prilagodbu odredbama ove Uredbe, potrebno je predvidjeti prijelazna uređenja. S ciljem postupnog sklapanje ugovora o javnim uslugama u skladu s ovom Uredbom, države članice trebaju dostaviti Komisiji izvješće o napretku u roku od šest mjeseci nakon prve polovine prijelaznog razdoblja. Komisija može predložiti prikladne mjere na temelju tih izvješća.
- (32) Tijekom prijelaznog razdoblja nadležna tijela mogu primjenjivati odredbe ove Uredbe u različitim trenucima. Prema tome, tijekom ovog razdoblja moguće je da se operateri javnih usluga na tržištima na kojima se još ne primjenjuju odredbe ove Uredbe natječu za ugovore o javnim uslugama na tržištima koja se brže otvaraju nadziranom tržišnom natjecanju. Da bi se razmjernim djelovanjem izbjegla svaka neravnoteža u otvaranju tržišta javnog prijevoza, nadležna tijela trebala bi u drugoj polovini prijelaznog razdoblja moći odbiti ponude prijevoznika kod kojih više od polovine vrijednosti usluga javnog prijevoza koje obavljaju nije dodijeljeno u skladu s ovom Uredbom, uz uvjet da se to čini bez diskriminacije i da odluka o tome bude donesena prije poziva na dostavu ponuda.
- (33) U stavcima 87. do 95. svoje presude od 24. srpnja 2003. u predmetu C-280/00 Altmark Trans GmbH⁽¹⁾, Sud Europskih zajednica presudio je da naknada za javnu uslugu ne predstavlja pogodnost u smislu članka 87. Ugovora ako su kumulativno ispunjena četiri uvjeta. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni, a ispunjeni su opći uvjeti za primjenu članka 87. stavka 1. Ugovora, naknada za javnu uslugu predstavlja državnu potporu i obuhvaćena je člancima 73., 86., 87. i 88. Ugovora.
- (34) Naknada za javnu uslugu može se pokazati nužnom u sektoru kopnenog prijevoza putnika, tako da prijevoznici odgovorni za obavljanje javnih usluga djeluju na temelju načela i pod uvjetima koji im omogućuju obavljanje njihovih zadaća. Takva naknada može biti sukladna s Ugovorom prema članku 73. pod određenim uvjetima. Prvo, mora se dodijeliti da bi se osiguralo pružanje usluga koje su usluge od općeg interesa u smislu Ugovora. Drugo, da bi se izbjegla neopravdana narušavanja tržišnog natjecanja, ona ne smije prijeći iznos potreban za pokrivanje neto troškova nastalih ispunjavanjem obveza obavljanja javne usluge, uzimajući u obzir proizašle prihode i razumnu dobit.
- (35) Naknade koje nadležna tijela dodijele u skladu s odredbama ove Uredbe mogu se stoga izuzeti od obveze prethodne obavijesti iz članka 88. stavka 3. Ugovora.
- (36) Ova Uredba zamjenjuje Uredbu (EEZ) br. 1191/69, koja se shodno tome stavlja izvan snage. Kod usluga javnog prijevoza tereta prijelazno razdoblje od tri godine pomoći će u postupnom ukidanju naknada koje Komisija nije odobrila u skladu s člancima 73., 86., 87. i 88. Ugovora. Sve naknade dodijeljene u vezi s pružanjem usluga javnog prijevoza putnika, osim onih obuhvaćenih ovom Uredbom, koje bi mogle predstavljati državnu potporu u smislu članka 87. stavka 1. Ugovora, trebale bi biti u skladu s odredbama članaka 73., 86., 87. i 88. Ugovora, uključujući sva mjerodavna tumačenja Suda Europskih zajednica, a posebno njegovu presudu u predmetu C-280/00 Altmark Trans GmbH. Prilikom ispitivanja takvih predmeta, Komisija bi, prema tome, trebala primjenjivati načela slična onima utvrđenima u ovoj Uredbi ili, gdje je to prikladno, drugom zakonodavstvu u području usluga od općeg gospodarskog interesa.
- (37) Područje primjene Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o dodjeli potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima⁽²⁾ obuhvaćeno je ovom Uredbom. Ta se Uredba smatra zastarjelom jer ograničava primjenu članka 73. Ugovora bez pružanja prikladne pravne osnove za odobravanje postojećih programa ulaganja, posebno u vezi s ulaganjima u prometnu infrastrukturu u javno-privatnim partnerstvima. Prema tome, potrebno ju je staviti izvan snage da bi se članak 73. Ugovora mogao pravilno primjenjivati na stalni razvoj sektora ne dovodeći u pitanje ovu Uredbu ili Uredbu Vijeća (EEZ) br. 1192/69 od 26. lipnja 1969. o zajedničkim pravilima normalizacije računa željezničkih prijevoznika⁽³⁾. S ciljem daljnjeg olakšavanja primjene mjerodavnih pravila Zajednice, Komisija će predložiti smjernice za državne potpore za ulaganje u željeznicu, uključujući ulaganja u infrastrukturu u 2007. godini.
- (38) S ciljem ocjene provedbe ove Uredbe i razvoja u području pružanja usluga javnog prijevoza putnika u Zajednici, a posebno kvalitete usluga javnog prijevoza putnika i učinaka sklapanja ugovora o javnim uslugama izravnim putem, Komisija bi trebala sastaviti izvješće. Ovo izvješće, ako je to potrebno, mogu popratiti odgovarajući prijedlozi za izmjenu ove Uredbe,

⁽¹⁾ [2003] ECR I-7747.

⁽²⁾ SL L 130, 15.6.1970., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 543/97 (SL L 84, 26.3.1997., str. 6.).

⁽³⁾ SL L 156, 28.6.1969., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1791/2006 (SL L 363, 20.12.2006., str. 1.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Svrha i područje primjene

1. Svrha ove Uredbe je određivanje kako, u skladu s pravilima zakonodavstva Zajednice, nadležna tijela mogu djelovati u području javnog prijevoza putnika da bi zajamčila pružanje usluga od općeg interesa koje su, između ostalog, brojnije, sigurnije, kvalitetnije ili pružene uz niži trošak od onih koje bi samo tržište moglo ponuditi.

S tim ciljem ova Uredba utvrđuje uvjete po kojima nadležna tijela, prilikom određivanja obveza obavljanja javnih usluga ili njihovog ugovaranja, operaterima javnih usluga nadoknađuju nastale troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga.

2. Ova se Uredba primjenjuje na nacionalno i prekogranično obavljanje usluga javnog željezničkog prijevoza putnika, drugim vrstama prijevoza tračnicom, te cestom, osim na usluge koje se obavljaju uglavnom zbog svoje povijesne važnosti ili turističkog značaja. Države članice mogu primjenjivati ovu Uredbu na javni prijevoz putnika unutarnjim plovitim putovima i, ne dovodeći u pitanje Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža) ⁽¹⁾, na nacionalna mora.

3. Ova se Uredba ne primjenjuje na koncesije za javne radove u smislu članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 2004/17/EZ ili članka 1. stavka 3. Direktive 2004/18/EZ.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

- (a) „javni prijevoz putnika” znači usluge prijevoza putnika od općeg gospodarskog interesa dostupne javnosti na nediskriminirajućoj i stalnoj osnovi;
- (b) „nadležno tijelo” znači svako tijelo javne vlasti ili skupinu tijela javne vlasti države članice ili država članica s ovlastima intervencije u javni prijevoz putnika na danom zemljopisnom području, odnosno svako tijelo kojem je dana takva ovlast;
- (c) „lokalno nadležno tijelo” znači svako nadležno tijelo čije zemljopisno područje nadležnosti nije cijela država;
- (d) „operater javne usluge” znači svaki javni ili privatni prijevoznik ili skupina takvih prijevoznika koji obavljaju usluge javnog prijevoza putnika ili svako javno tijelo koje pruža usluge javnog prijevoza putnika;
- (e) „obveza obavljanja javne usluge” znači zahtjev koji odredi nadležno tijelo da bi osiguralo usluge javnog prijevoza putnika od općeg interesa koje operater, kad bi uzео u obzir samo svoje komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima bez naknade;
- (f) „isključivo pravo” znači pravo operatera javne usluge na obavljanje pojedinih usluga javnog prijevoza putnika na određenoj liniji ili mreži odnosno na određenom području, isključujući sve druge takve operatere;
- (g) „naknada za javnu uslugu” znači svaka korist, posebno financijska, koju nadležno tijelo dodijeli izravno ili neizravno iz javnih sredstava tijekom razdoblja provedbe obveze obavljanja javne usluge ili u vezi s tim razdobljem;
- (h) „izravno sklapanje” znači sklapanje ugovora o javnim uslugama s operaterom javnih usluga bez prethodnog postupka nadmetanja;
- (i) „ugovor o javnim uslugama” znači jedan ili više pravno obvezujućih akata koji potvrđuju sporazum između nadležnog tijela i operatera javne usluge o povjeravanju upravljanja i obavljanja usluga javnog prijevoza putnika tom operateru, obuhvaćenih obavezama obavljanja javne usluge; ovisno o pravu države članice, ugovor također može biti i odluka koju je donijelo nadležno tijelo:
- u obliku pojedinačnog zakonodavnog ili regulatornog akta, ili
 - sadržavajući uvjete prema kojima samo nadležno tijelo pruža usluge ili povjerava pružanje takvih usluga unutarnjem operateru;
- (j) „unutarnji operater” znači zasebna pravna osoba nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama;

⁽¹⁾ SL L 364, 12.12.1992., str. 7.

- (k) „vrijednost” znači vrijednost usluge, dionice, ugovora o javnim uslugama ili sustava naknada za javni prijevoz putnika, koja odgovara ukupnom iznosu naknada, bez poreza, operateru ili operaterima javnih usluga, uključujući naknade svih vrsta koje plaćaju tijela javne vlasti i prihode od prodaje karata koji nisu vraćeni predmetnom nadležnom tijelu;
- (l) „opće pravilo” znači mjera koja se bez diskriminacije primjenjuje na sve usluge javnog prijevoza putnika iste vrste na danom zemljopisnom području za koje je odgovorno nadležno tijelo;
- (m) „integrirane usluge javnog prijevoza putnika” znači međusobno povezane usluge prijevoza unutar određenog zemljopisnog područja s jedinstvenom informacijskom službom, sustavom izdavanja karata i voznim redom.

Članak 3.

Ugovori o javnim uslugama i opća pravila

1. Ako nadležno tijelo odluči dodijeliti isključivo pravo i/ili naknadu bilo kakve naravi operateru po svom izboru u zamjenu za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga, to čini u okviru ugovora o javnim uslugama.
2. Odstupajući od stavka 1., obveze obavljanja javnih usluga kojima je cilj uspostava maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene skupine putnika također mogu podlijegati općim pravilima. U skladu s načelima navedenim u člancima 4. i 6. te u Prilogu, nadležno tijelo nadoknađuje operateru javne usluge neto financijski učinak, bio on pozitivan ili negativan, troškova koje je pretrpio i prihoda koje je ostvario poštovanjem tarifnih obveza utvrđenih u općim pravilima, i to na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu. Ovo je neovisno o pravu nadležnih tijela da obveze obavljanja javnih usluga kojima se određuju maksimalne tarife ugrade u ugovore o javnim uslugama.
3. Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 73., 86., 87. i 88. Ugovora, države članice iz područja primjene ove Uredbe mogu isključiti opća pravila o financijskoj naknadi za obveze obavljanja javnih usluga kojima se određuju maksimalne tarife za učenike, studente, vježbenike i osobe smanjene pokretljivosti. Ova se opća pravila priopćavaju u skladu sa člankom 88. Ugovora. Svaka takva obavijest sadrži cjelovite informacije o mjeri i, posebno, pojedinosti načina izračuna.

Članak 4.

Obvezni sadržaj ugovora o javnim uslugama i općih pravila

1. Ugovori o javnim uslugama i opća pravila:
 - (a) jasno određuju obveze obavljanja javnih usluga kojih se operater javnih usluga treba pridržavati, kao i dotično zemljopisno područje;

- (b) unaprijed utvrđuju na objektivan i transparentan način:
 - i. parametre na temelju kojih se računa eventualno plaćanje naknade; i
 - ii. prirodu i doseg svih dodijeljenih isključivih prava,

na način koji onemogućuje prekomjernu naknadu. U slučaju ugovora o javnim uslugama dodijeljenim u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. i 6., ovi se parametri utvrđuju tako da plaćanje naknade ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje neto financijskog učinka troškova koji su nastali i prihoda koji su ostvareni ispunjavanjem obveza obavljanja javnih usluga, uzimajući u obzir odnosni prihod zadržan kod operatera javnih usluga i njegovu razumnu dobit;

- (c) određuju uvjete raspodjele troškova povezanih s pružanjem usluga. Ti troškovi mogu uključivati posebno troškove radnika, energije, pristojbe za korištenje infrastrukture, održavanja i popravaka vozila javnog prijevoza, željezničkih vozila i postrojenja potrebnih za obavljanje usluga prijevoza putnika, kao i fiksne troškove i odgovarajući povrat na kapital.
2. Ugovori o javnim uslugama i opća pravila određuju načine raspoređivanja prihoda od prodaje karata koje operater javnih usluga smije zadržati, otplatiti nadležnom tijelu ili podijeliti s potonjim.
 3. Trajanje ugovora o javnim uslugama ograničeno je i ne smije prelaziti 10 godina za usluge gradskog i međugradskog autobusnog prijevoza, te 15 godina za usluge željezničkog prijevoza putnika ili drugim vrstama prijevoza tračnicama. Trajanje ugovora o javnim uslugama vezanih uz nekoliko načina prijevoza ograničeno je na 15 godina ako željeznički prijevoz ili prijevoz drugim vrstama prijevoza tračnicama predstavlja više od 50 % vrijednosti predmetne usluge.
 4. Ako je potrebno, uzimajući u obzir uvjete amortizacije imovine, trajanje ugovora o javnim uslugama smije biti produženo za najviše 50 % ako operater javne usluge pribavi imovinu koja je značajna kako u odnosu na sveukupnu imovinu potrebnu za obavljanje usluga prijevoza putnika obuhvaćenih ugovorom o javnim uslugama, tako i vezana pretežno za usluge prijevoza putnika obuhvaćene ugovorom.

Ako je to opravdano troškovima proizašlim iz posebnih zemljopisnih okolnosti, trajanje ugovora o javnim uslugama navedenih u stavku 3. smije se u najudaljenijim regijama produžiti za najviše 50 %.

Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi s izvanrednom infrastrukturom, željezničkim vozilima ili ulaganjem u vozila, odnosno ako je ugovor o javnim uslugama dodijeljen poštenim konkurentskim postupkom nadmetanja, taj ugovor može imati dulje trajanje. Da bi se u tom slučaju osigurala transparentnost, nadležno tijelo u roku od jedne godine nakon zaključenja ugovora proslijeđuje Komisiji ugovor o javnim uslugama i elemente koji opravdavaju njegovo dulje trajanje.

5. Ne dovodeći u pitanje nacionalno pravo i pravo Zajednice, uključujući kolektivne ugovore između socijalnih partnera, nadležna tijela mogu od odabranog operatera javne usluge zahtijevati da radnicima koji su prethodno zaposleni radi pružanja usluge dodijeli prava koja bi imali da je postojao prijenos u smislu Direktive 2001/23/EZ. Ako nadležna tijela zahtijevaju da se operateri javnih usluga usklade s određenim društvenim standardima, ponude za nadmetanje i ugovori o javnim uslugama trebaju navesti dotične radnike i pružiti transparentne pojedinosti njihovih ugovornih prava i uvjeta pod kojima se zaposlenici smatraju povezanim s uslugama.

6. Ako nadležna tijela u skladu s nacionalnim pravom zahtijevaju od operatera javnih usluga usklađenje s određenim standardima kvalitete, ti se standardi uključuju u ponude za nadmetanje i ugovore o javnim uslugama.

7. Ponude za nadmetanje i ugovori o javnim uslugama trebaju na transparentan način iskazati može li se razmotriti podugovaranje i, ako može, u kojem opsegu. Ako se podugovara, od operatera kojem je povjereno upravljanje i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika u skladu s ovom Uredbom zahtijeva se da sam pruža glavninu uslugu javnog prijevoza putnika. Ugovor o javnim uslugama koji istodobno obuhvaća oblikovanje, izgradnju i obavljanje usluga javnog prijevoza putnika može omogućiti potpuno podugovaranje za obavljanje tih usluga. Ugovor o javnim uslugama, u skladu s nacionalnim pravom i pravom Zajednice, određuje uvjete koji se primjenjuju na podugovaranje.

Članak 5.

Sklapanje ugovora o javnim uslugama

1. Ugovori o javnim uslugama sklapaju se u skladu s pravilima utvrđenim u ovoj Uredbi. Međutim, ugovori o uslugama ili ugovori o javnim uslugama kako su određeni u direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ za usluge javnog prijevoza putnika autobusom ili tramvajem sklapaju se u skladu s postupcima propisanim onim direktivama u kojima takvi ugovori nemaju oblik ugovora o koncesijama za usluge određene u tim direktivama. Kada se ugovori sklapaju u skladu s direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ, odredbe stavaka 2. do 6. ovog članka ne primjenjuju se.

2. Osim ako je to zabranjeno nacionalnim zakonom, svako lokalno nadležno tijelo, bilo ono pojedinačno tijelo ili skupina tijela koja pružaju integrirane usluge javnog prijevoza putnika, može odlučiti samo pružati usluge javnog prijevoza putnika ili izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama sa zasebnom pravnom osobom nad kojom lokalno nadležno tijelo, ili u slučaju skupine tijela barem jedno lokalno nadležno tijelo, ima nadzor sličan onom nad vlastitim službama. Kada lokalno nadležno tijelo donese takvu odluku, vrijedi sljedeće:

- (a) u svrhu određivanja ima li lokalno nadležno tijelo nadzor, u obzir se uzimaju činitelji kao što su stupanj zastupljenosti u upravnim, upravljačkim ili nadzornim tijelima, s tim povezane pojedinosti u osnivačkim aktima, vlasništvo, stvarni utjecaj i nadzor nad strateškim odlukama i pojedinačnim odlukama uprave. U skladu s pravom Zajednice, stopototno vlasništvo lokalnog nadležnog tijela, a posebno u slučaju javno-privatnih partnerstava, nije obvezan uvjet za uspostavljanje nadzora u smislu ovog stavka, ako postoji prevladavajući javni utjecaj te se nadzor može postići na temelju drugih kriterija;
- (b) uvjet primjene ovog stavka jest da unutarnji operater i svaki subjekt nad kojim taj operater ima čak i najmanji utjecaj obavljaju svoje djelatnosti javnog prijevoza putnika unutar područja lokalnog nadležnog tijela, bez obzira na moguće pruge koje izlaze iz tog područja ili druge pojedinačne usluge tih djelatnosti koje zadiru na područje susjednih lokalnih nadležnih tijela, kao i da ne sudjeluju u konkurentnim javnim nadmetanjima vezanim uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika organiziranih izvan područja lokalnog nadležnog tijela;
- (c) neovisno o točki (b), unutarnji operater može sudjelovati u pravednim konkurentnim javnim nadmetanjima u razdoblju od najviše dvije godine prije isteka njegovog izravno sklopljenog ugovora o javnim uslugama, pod uvjetom da je donesena konačna odluka da se usluge javnog prijevoza putnika obuhvaćene ugovorom unutarnjeg operatera podvrgnu pravednom konkurentnom javnom nadmetanju, te da unutarnji operater nije zaključio ni jedan drugi izravno sklopljeni ugovor o javnim uslugama;
- (d) ne postoji li lokalno nadležno tijelo, točke (a), (b) i (c) primjenjuju se na državno tijelo u korist zemljopisnog područja koje ne obuhvaća čitavu državu, pod uvjetom da unutarnji operater ne sudjeluje u konkurentskim nadmetanjima vezanim uz pružanje usluga javnog prijevoza putnika i organiziranim izvan područja za koje je dodijeljen ugovor o javnim uslugama;

(e) razmatra li se podugovaranje prema članku 4. stavku 7., unutarnji operater obavezan je sam obaviti glavninu usluga javnog prijevoza putnika.

3. Sva nadležna tijela koja su se opredijelila za treću stranu koja nije njihov unutarnji operater sklapaju ugovore o javnim uslugama na temelju konkurentnog postupka nadmetanja, osim u slučajevima opisanim u stavcima 4., 5. i 6. Postupak usvojen za konkurentsko nadmetanje treba biti otvoren za sve operatere i pravedan te poštovati načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i mogućeg predizbora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima da bi se odredio najbolji način ispunjavanja posebnih ili složenih uvjeta.

4. Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležna tijela mogu odlučiti izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama ako je njihova prosječna godišnja vrijednost procijenjena na manje od 1 000 000 EUR, odnosno ako se odnose na manje od 300 000 prevezenih kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.

U slučaju ugovora o javnim uslugama izravno sklopljenog s malim ili srednjim poduzetnikom koji posluje s najviše 23 vozila, ove granične vrijednosti mogu se povisiti na manje od 2 000 000 EUR procijenjene prosječne godišnje vrijednosti, ili na manje od 600 000 prevezenih kilometara usluga javnog prijevoza putnika godišnje.

5. U slučaju prekida usluga ili neposrednog rizika nastanka takve situacije, nadležno tijelo može poduzeti izvanrednu mjeru. Ova izvanredna mjera može imati oblik izravnog sklapanja, službenog sporazuma o produljenju ugovora o javnim uslugama ili zahtjeva za ispunjavanje određenih obveza obavljanja javnih usluga. Operater javne usluge ima pravo žalbe na odluku kojom se nameće ispunjavanje obveza obavljanja određenih javnih usluga. Sklapanje ili produljenje ugovora o javnim uslugama izvanrednom mjerom odnosno nametanje takvog ugovora ne smije biti dulje od dvije godine.

6. Osim ako to zabranjuje nacionalno pravo, nadležna tijela mogu odlučiti izravno sklopiti ugovore o javnim uslugama ako se oni odnose na željeznički prijevoz, izuzevši druge vrste prijevoza tračnicama kao što su podzemna željeznica ili tramvaj. Odstupajući od članka 4. stavka 3., takvi ugovori ne smiju trajati dulje od 10 godina, osim u slučajevima u kojima se primjenjuje članak 4. stavak 4.

7. Države članice poduzimaju potrebne mjere da bi osigurale da se odluke donesene u skladu sa stavcima 2. do 6. mogu revidirati brzo i učinkovito, na zahtjev svake osobe u čijem interesu jest ili je bilo dobivanje posebnog ugovora i koja je oštećena ili postoji rizik da bude oštećena navodnom povredom, zbog toga što su takve odluke dovele do povrede prava Zajednice ili nacionalnih pravila kojima se to pravo provodi.

Ako tijela odgovorna za postupke revizije nisu sudskog karaktera, uvijek trebaju dati pisana obrazloženja svojih odluka. Nadalje, u takvom slučaju mora se omogućiti da se sve navodne nezakonite mjere koje je donijelo tijelo za reviziju, odnosno svaka navodna nepravilnost u izvršenju ovlasti povjerenih tom tijelu podvrgne sudskoj reviziji ili reviziji drugog tijela koje je sud u smislu članka 234. Ugovora, nezavisno i o tijelu ugovaratelja i o tijelu za reviziju.

Članak 6.

Naknada za javnu uslugu

1. Sve naknade vezane uz opća pravila ili uz Ugovor o javnim uslugama trebaju biti u skladu s odredbama iz članka 4., bez obzira na to kako je ugovor dodijeljen. Sve naknade, bilo koje prirode, vezane uz ugovore o javnim uslugama koji su sklopljeni izravno u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. ili 6., odnosno vezane uz opća pravila, također trebaju biti u skladu s odredbama utvrđenim u Prilogu.

2. Na pisani zahtjev Komisije države članice unutar razdoblja od tri mjeseca, ili duljeg razdoblja utvrđenog u tom zahtjevu, dostavljaju sve podatke koje Komisija smatra nužnima za određivanje je li dodijeljena naknada sukladna s ovom Uredbom.

Članak 7.

Objavljivanje

1. Svako nadležno tijelo jednom godišnje objavljuje skupno izvješće o obvezama obavljanja javnih usluga za koje je ono odgovorno, o odabranim operaterima javnih usluga, plaćenim naknadama i isključivim pravima koja su uz naknadu dodijeljena tim operaterima javnih usluga. Ovo izvješće razlučuje autobusni od željezničkog prijevoza, omogućuje obavljanje, kvalitetu i financiranje mreže javnog prijevoza i, ako je prikladno, pruža podatke o prirodi i opsegu svih dodijeljenih isključivih prava.

2. Svako nadležno tijelo treba poduzeti potrebne mjere da bi osiguralo da barem sljedeći podaci budu objavljeni u *Službenom listu Europske unije*, najmanje jednu godinu prije objave poziva na dostavu ponuda ili jednu godinu prije izravnog sklapanja:

(a) ime i adresa nadležnog tijela;

(b) vrsta predviđenog sklapanja;

(c) usluge i područja potencijalno obuhvaćena sklapanjem.

Nadležna tijela mogu odučiti ne objaviti ove podatke ako se ugovor o javnim uslugama odnosi na manje od 50 000 godišnje prevezenih kilometara usluga javnog prijevoza putnika.

Ako se ovi podaci promijene nakon njihove objave, nadležno tijelo na odgovarajući način objavljuje ispravak što je prije moguće. Ovaj ispravak ne dovodi u pitanje datum objave izravnog odabira ili poziva na dostavu ponuda.

Ovaj se stavak ne primjenjuje na članak 5. stavak 5.

3. U slučaju izravnog sklapanja ugovora o javnim uslugama željezničkim prijevozom, kako je određeno člankom 5. stavkom 6., nadležno tijelo treba objaviti sljedeće podatke u roku jedne godine od sklapanja:

- (a) naziv ugovorne stranke, njezinu vlasničku strukturu i, ako je to prikladno, naziv subjekta ili subjekata koji nad njom imaju zakonski nadzor;
- (b) trajanje ugovora o javnim uslugama;
- (c) opis usluga prijevoza putnika koje će se obavljati;
- (d) opis parametara financijske naknade;
- (e) ciljeve u smislu kvalitete, kao što su točnost, pouzdanost i mjerodavne nagrade i sankcije;
- (f) uvjete vezane uz nužno potrebna sredstva.

4. Ako to zainteresirana stranka zatraži, nadležno tijelo joj treba proslijediti razloge svoje odluke o izravnom sklapanju ugovora o javnim uslugama.

Članak 8.

Prijelazno razdoblje

1. Ugovori o javnim uslugama sklapaju se u skladu s pravilima utvrđenim ovom Uredbom. Međutim, ugovori o obavljanju usluga ili ugovori o javnim uslugama kako je određeno u Direktivi 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ za usluge javnog prijevoza putnika autobusom ili tramvajem sklapaju se u skladu s postupcima predviđenim onim direktivama u kojima ti ugovori nemaju oblik ugovora o koncesijama za usluge kako je određeno u tim direktivama. Kada se ugovori sklapaju u skladu s direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ, odredbe stavaka 2. do 4. ovog članka ne primjenjuju se.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., sklapanje ugovora o javnim uslugama željeznicom ili cestom treba biti u skladu sa člankom 5. od 3. prosinca 2019. Tijekom ovog prijelaznog razdoblja države članice trebaju poduzeti mjere postupnog usklađivanja s člankom 5. da bi se izbjegli ozbiljni strukturni problemi, posebno oni vezani uz prijevozne kapacitete.

U roku šest mjeseci nakon prve polovine prijelaznog razdoblja, države članice Komisiji dostavljaju izvješće o napretku s

naglaskom na provedbi postupnog sklapanja ugovora o javnim uslugama u skladu s člankom 5. Na temelju izvješća o napretku država članica, Komisija može predložiti odgovarajuće mjere upućene državama članicama.

3. U primjeni stavka 2. ne uzimaju se u obzir ugovori o javnim uslugama dodijeljeni u skladu s pravom Zajednice i nacionalnim pravom:

- (a) prije 26. srpnja 2000. na temelju pravednog konkurentnog postupka nadmetanja;
- (b) prije 26. srpnja 2000. na temelju postupka različitog od pravednog konkurentnog postupka nadmetanja;
- (c) poslije 26. srpnja 2000. i prije 3. prosinca 2009. na temelju pravednog konkurentnog postupka nadmetanja;
- (d) poslije 26. srpnja 2000. godine i prije 3. prosinca 2009. na temelju postupka različitog od pravednog konkurentnog postupka nadmetanja.

Ugovori navedeni pod (a) mogu se nastaviti do svog isteka. Ugovori navedeni pod (b) i (c) mogu se nastaviti do svog isteka, ali ne dulje od 30 godina. Ugovori navedeni pod (d) mogu se nastaviti do svoga isteka, uz uvjet da su ograničenog trajanja usporedivog s trajanjima određenima u članku 4.

Ugovori o javnim uslugama mogu se nastaviti do svog isteka ako bi njihov prekid doveo do prekomjernih pravnih ili gospodarskih posljedica, te uz uvjet da je Komisija dala svoju suglasnost.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., nadležna tijela mogu se u drugom dijelu prijelaznog razdoblja određenog u stavku 2. odlučiti izuzeti od sudjelovanja u sklapanju ugovora pozivom na dostavu ponuda one operatere javnih usluga koji ne mogu dostaviti dokaze da vrijednost usluga javnog prijevoza za koje primaju naknadu ili uživaju isključivo pravo dodijeljeno u skladu s ovom Uredbom predstavlja barem polovinu vrijednosti svih usluga javnog prijevoza za koje primaju naknadu ili imaju isključivo pravo. Takvo se izuzeće ne primjenjuje na operatere javnih usluga koji obavljaju usluge koje su predmet javnog nadmetanja. Za primjenu ovog kriterija ne uzimaju se u obzir ugovori o javnim uslugama dodijeljeni kroz izvanrednu mjeru navedenu u članku 5. stavku 5.

Ako nadležna tijela koriste mogućnost navedenu u prvom podstavku, trebaju to činiti bez diskriminacije, izuzeti sve moguće operatere javnih usluga koji zadovoljavaju ovaj kriterij i obavijestiti sve moguće operatere o svojoj odluci na početku postupka sklapanja ugovora o javnim uslugama.

Dotična nadležna tijela obavješćuju Komisiju o svojoj namjeri primjene ove odredbe barem dva mjeseca prije objave poziva na javno nadmetanje.

Članak 9.

Sukladnost s Ugovorom

1. Naknada za javnu uslugu obavljanja javnog prijevoza putnika ili za poštovanje tarifnih obveza ustanovljenih općim pravilima, koja je plaćena u skladu s ovom Uredbom, sukladna je sa zajedničkim tržištem. Takva je naknada izuzeta od obveze prethodne prijave utvrđene u članku 88. stavku 3. Ugovora.

2. Ne dovodeći u pitanje članke 73., 86., 87. i 88. Ugovora, države članice mogu nastaviti dodjeljivati potpore za sektor prometa u skladu s člankom 73. Ugovora koje zadovoljavaju potrebe koordinacije prijevoza ili predstavljaju povrat sredstava za ispunjavanje određenih obveza svojstvenih pojmu javne usluge, osim onih obuhvaćenih ovom Uredbom, a posebno:

- (a) do stupanja na snagu zajedničkih pravila o raspodjeli infrastrukturnih troškova, kada se potpore dodjeljuju prijevoznicima koji moraju snositi izdatke vezane uz infrastrukturu koju koriste, dok drugi prijevoznici ne snose sličan teret. Kod određivanja iznosa potpore koja se tako dodjeljuje, uzimaju se u obzir troškovi infrastrukture koje konkurentne vrste prijevoza ne moraju snositi;
- (b) kada je svrha potpore promicanje ili istraživanje ili razvoj prometnih sustava i tehnologija koji su ekonomičniji za Zajednicu općenito.

Takve potpore ograničene su na fazu istraživanja i razvoja te ne smiju obuhvaćati komercijalno iskorištavanje takvih prometnih sustava i tehnologija.

Članak 10.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EEZ) br. 1191/69 stavlja se izvan snage. Međutim, njezine se odredbe nastavljaju primjenjivati na usluge prijevoza tereta u razdoblju od tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe.

2. Uredba (EEZ) br. 1107/70 stavlja se izvan snage.

Članak 11.

Izvjешća

Nakon završetka prijelaznog razdoblja utvrđenog u članku 8. stavku 2., Komisija će objaviti izvješće o provedbi ove Uredbe i o razvoju na području obavljanja javnog prijevoza putnika u Zajednici, ocjenjujući posebno razvoj kvalitete usluga javnog prijevoza putnika i učinke izravnih sklapanja, uz popratne odgovarajuće prijedloge, ako su potrebni, za izmjenu ove Uredbe.

Članak 12.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu 3. prosinca 2009.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. listopada 2007.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

M. LOBO ANTUNES

PRILOG

Pravila primjenjiva na naknade u slučajevima iz članka 6. stavka 1.

1. Naknade vezane uz ugovore o javnim uslugama sklopljene izravno u skladu s člankom 5. stavcima 2., 4., 5. ili 6. ili s općim pravilom moraju se izračunati u skladu s pravilima utvrđenim u ovom Prilogu.
2. Naknada ne smije prelaziti iznos koji odgovara neto financijskom učinku jednakom zbroju učinaka, pozitivnih ili negativnih, poštovanja obveza obavljanja javnih usluga na troškove i prihode operatera javnih usluga. Učinci se ocjenjuju uspoređivanjem situacije u kojoj se poštuje obveza obavljanja javne usluge sa situacijom koja bi postojala kad se obveza ne bi poštovala. Da bi se izračunao neto financijski učinak, nadležno tijelo treba se voditi sljedećom shemom:

troškovi nastali u vezi s obvezom obavljanja javne usluge ili skupom obveza obavljanja javnih usluga koje je nametnulo nadležno tijelo ili tijela, a sadržane su u ugovoru o javnim uslugama i/ili u općem pravilu,

minus svi pozitivni financijski učinci ostvareni u mreži kojom se upravlja u okviru predmetne obveze (obveza) obavljanja javnih usluga,

minus primici od tarifa odnosno svi ostali prihodi ostvareni prilikom ispunjavanja predmetne obveze (obveza) obavljanja javnih usluga,

plus razumna dobit,

jednako je neto financijski učinak.

3. Poštovanje obveza obavljanja javnih usluga može imati učinak na moguće prijevozne djelatnosti operatera izvan predmetne obveze (obveza) obavljanja javnih usluga. Stoga, da bi se izbjegla prekomjerna naknada ili nedostatna naknada, financijski učinci na mreže operatera koje je moguće kvantificirati uzimaju se u obzir prilikom izračuna neto financijskog učinka.
4. Troškovi i prihodi moraju se izračunati u skladu s važećim računovodstvenim i poreznim pravilima.
5. Da bi se povećala transparentnost i izbjeglo prekomjerno financiranje, ako operater javne usluge ne obavlja samo usluge za koje prima naknadu i koje su dio obveze obavljanja javnih usluga, nego se bavi i drugim djelatnostima, računi tih javnih usluga moraju biti odvojeni tako da barem sljedeći uvjeti budu zadovoljeni:
 - operativni računi svake od ovih djelatnosti moraju biti odvojeni i raspodjela odgovarajuće imovine i fiksnih troškova mora biti utvrđena u skladu s važećim računovodstvenim i poreznim pravilima,
 - predmetna javna usluga ne smije se ni u kakvim okolnostima teretiti za ikakve varijabilne troškove, odgovarajući dio fiksnih troškova i razumnu dobit vezanu uz ostale djelatnosti operatera javne usluge,
 - troškovi javne usluge moraju biti u ravnoteži s prihodima od poslovanja i plaćanjima od strane tijela javne vlasti, bez mogućnosti prijenosa prihoda drugom sektoru djelatnosti operatera javne usluge.
6. „Razumna dobit” znači stopu povrata na kapital koja je uobičajena u tom sektoru u danoj državi članici, a koja uzima u obzir rizik, ili odsutnost rizika, koji snosi operater javne usluge intervencijom tijela javne vlasti.

7. Način naknade mora promicati očuvanje ili razvoj:
- učinkovitog upravljanja od strane operatera javne usluge, što može biti predmetom objektivne ocjene, i
 - pružanja usluga prijevoza putnika po zadovoljavajuće visokim standardima.
-