

**REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI**

**din 23 octombrie 2007 Privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de
călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 și 89,
având în vedere propunerea Comisiei,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,
hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratat³, întrucât:

(1) Articolul 16 din Tratat confirmă locul ocupat de serviciile de interes economic general în rândul valorilor comune ale Uniunii.

(2) Articolul 86 alineatul (2) din Tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

(3) Articolul 73 din Tratat constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2). Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru.

(4) Principalele obiective ale Cărții albe a Comisiei din 12 septembrie 2001, "Politica europeană în domeniul transportului pentru anul 2010: momentul deciziei", sunt: garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate prin intermediul concurenței reglementate, garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională, sau oferirea de condiții tarifare specifice anumitor categorii de călători, cum ar fi pensionarii, și eliminarea disparităților între întreprinderile de transport din diferite State Membre care pot da naștere unor denaturări substanțiale ale concurenței.

(5) În prezent, multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial.

¹ JO C 195, 18.08.2006, pag. 20.

² JO C 192, 16.08.2006, pag. 1.

³ Avizul Parlamentului European din 14 noiembrie 2001 (JO C 140 E, 13.06.2002, pag. 262), Poziția comună a Consiliului din 11 decembrie 2006 (JO C 70 E, 27.03.2007, pag. 1) și Poziția Parlamentului European din 10 mai 2007. Decizia Consiliului din 18 septembrie 2007. Autoritățile competente ale Statelor Membre trebuie să poată acționa pentru a se asigura că asemenea servicii sunt prestate. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor. În cazul în care Statele Membre decid, în conformitate cu prezentul Regulament, să excludă anumite norme generale din domeniul de aplicare al acestuia, ar trebui să se aplice regimul general privind ajutoarele de stat.

(6) Multe State Membre au adoptat reglementări care prevăd atribuirea de drepturi exclusive și de contracte de servicii publice cel puțin pe o parte a pieței lor de transporturi publice, în temeiul unor proceduri de atribuire transparente și competitive echitabile. În consecință, schimburile comerciale dintre Statele Membre s-au dezvoltat în mod semnificativ, și o serie de operatori de servicii publice oferă în prezent servicii publice de transport de călători în mai multe State Membre. Cu toate acestea, evoluțiile reglementărilor naționale au dus la disparități între procedurile aplicate și au generat insecuritate juridică în ceea ce privește

drepturile operatorilor de servicii publice și obligațiile autorităților competente. Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea Statelor Membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare⁴ nu reglementează modul în care urmează să fie atribuite Contractele de servicii publice în Comunitate și, în special, circumstanțele în care acestea ar trebui să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire. Ar fi, prin urmare, necesară o actualizare a cadrului juridic comunitar.

(7) Studiile efectuate și experiența Statelor Membre în care există de mai mulți ani concurență în sectorul transporturilor publice arată că, în condițiile existenței unor garanții corespunzătoare, introducerea unei concurențe reglementate între operatori duce la servicii mai atractive și mai inovatoare la costuri mai scăzute și că acest lucru nu este susceptibil să împiedice îndeplinirea sarcinilor speciale atribuite operatorilor de servicii publice. Această abordare a fost confirmată de Consiliul European în cadrul așa-numitului Proces de la Lisabona din 28 martie 2000, care a invitat Comisia, Consiliu și Statele Membre să "acelereze liberalizarea în domenii cum ar fi ... transportul", în conformitate cu competențele lor respective.

(8) Ar trebui să se permită ca piețele transportului de călători care fac obiectul unei dereglementări și în cadrul cărora nu există drepturi exclusive să își păstreze caracteristicile și modul de funcționare, în măsura în care acestea sunt compatibile cu cerințele Tratatului.

(9) Pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și alege în mod liber operatorii de servicii publice, ținând seama de interesele întreprinderilor mici și mijlocii, în condițiile prevăzute în prezentul Regulament. Pentru a garanta aplicarea principiilor transparenței, egalității de tratament privind operatorii aflați în concurență și proporționalității, atunci când sunt acordate compensații sau drepturi exclusive este esențial ca un contract de servicii publice încheiat între autoritatea competentă și operatorul de servicii publice ales să definească natura obligațiilor de serviciu public și

⁴ JO L 156, 28.06.1969, pag. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.06.1991, pag. 1). retribuția convenită. Forma sau denumirea Contractului poate varia în conformitate cu sistemele juridice ale Statelor Membre.

(10) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, nu se consideră oportun ca prezentul Regulament să reglementeze atribuirea Contractelor de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, organizarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare și, în măsura în care nu sunt reglementate de prevederi specifice ale dreptului comunitar, pe apele maritime naționale este supusă respectării principiilor generale ale Tratatului, cu excepția cazului în care Statele Membre decid să aplice prezentul Regulament respectivelor domenii specifice. Dispozițiile prezentului Regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare și pe ape maritime naționale într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.

(11) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile de transport de marfă, nu se consideră oportun ca prezentul Regulament să reglementeze atribuirea de contracte de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, la trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, organizarea serviciilor de transport de marfă ar trebui să fie supusă respectării principiilor generale ale Tratatului.

(12) Din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private. Prezentul Regulament se bazează pe principiul neutralității în ceea ce privește regimul proprietății menționat la articolul 295 din Tratat, pe principiul dreptului Statelor Membre de a defini

serviciile de interes economic general menționat la articolul 16 din Tratat, precum și pe principiile subsidiarității și proporționalității menționate la articolul 5 din Tratat.

(13) Unele servicii, legate adesea de o infrastructură anume, sunt exploatate în principal datorită interesului istoric sau turistic pe care îl prezintă. Având în vedere faptul că scopul acestor exploatari este vădit diferit de prestarea transportului public de călători, nu este, prin urmare, necesar ca acestea să fie reglementate de normele și procedurile care se aplică în cazul obligațiilor de serviciu public.

(14) În cazul în care autoritățile competente răspund de organizarea rețelei publice de transport, în afară de exploatarea efectivă a serviciului de transport, acest lucru poate să includă o gamă întreagă de alte activități și obligații pe care autoritățile competente trebuie să aibă libertatea fie de a le îndeplini ele însele, fie de a le încredința, în tot sau în parte, unui terț.

(15) Contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență. Pentru a reduce la minimum denaturarea concurenței, protejând în același timp calitatea serviciilor, Contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Prelungirea unor astfel de Contracte ar putea să se facă sub rezerva unei confirmări pozitive din partea utilizatorilor. În acest context, este necesar să se prevadă prelungirea Contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial, în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și în cazul regiunilor ultraperiferice astfel cum sunt menționate la articolul 299 din Tratat, din cauza caracteristicilor și a constrângerilor speciale ale acestora. În plus, în cazul în care un operator de servicii publice investește în infrastructură sau în material rulant și în vehicule care au caracter excepțional, în sensul că ambele implică fonduri însemnate, și cu condiția ca respectivul Contract să fie atribuit în urma unei proceduri competitive echitabile de atribuire, ar trebui să poată fi acordată o prelungire pe termen chiar mai lung.

(16) În cazul în care încheierea unui Contract de servicii publice poate duce la schimbarea operatorului de servicii publice, ar trebui ca autoritățile competente să poată cere operatorului de servicii publice ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației Statelor Membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități 5. Directiva menționată nu împiedică Statele Membre să protejeze alte condiții privind transferul drepturilor angajaților decât cele reglementate prin Directiva 2001/23/CE și, ca urmare, dacă este cazul, să țină seama de standardele sociale stabilite de actele cu putere de lege și de actele administrative naționale, sau de Contractele colective, ori de Acordurile încheiate între partenerii sociali.

(17) În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente Contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul. Pentru a asigura condiții concurențiale transparente și comparabile între operatori și pentru a evita riscul de dumping social, autoritățile competente ar trebui să aibă dreptul să impună standarde de calitate specifice în domeniul social și al serviciilor.

(18) Sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire. Cu toate acestea, pentru a asigura condiții de concurență echitabile, această opțiune de prestare proprie trebuie să fie

strict controlată. Autoritatea competentă sau grupul de autorități competente care oferă servicii publice integrate de transport de călători, în mod colectiv sau prin intermediul membrilor săi, ar trebui să exercite controlul necesar. De asemenea, unei autorități competente care prestează propriile servicii de transport sau unui operator intern ar trebui să i se interzică participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității respective. Autoritatea care deține controlul asupra operatorului intern respectiv ar trebui să poată să îi interzică operatorului respectiv participarea la procedurile competitive de atribuire organizate pe teritoriul său. Restricțiile cu privire la activitățile unui operator intern nu aduc atingere posibilității de a atribui direct Contracte de servicii publice în cazurile în care acestea vizează transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiele. Mai mult, atribuirea directă de Contracte de servicii publice pentru transportul feroviar greu nu împiedică autoritățile competente să atribuie unui operator intern Contracte de servicii publice pentru servicii publice de transport de călători cu alte moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiul.

(19) Subcontractarea poate contribui la un transport în comun pentru călători mai eficient și face posibilă participarea întreprinderilor, altele decât operatorul de servicii publice căruia i-a fost acordat Contractul de servicii publice. Cu toate acestea, în scopul utilizării optime a 5 JO L 82, 22.03.2001, pag. 16.

fondurilor publice, autoritățile competente ar trebui să fie în măsură să stabilească modalitatea de subcontractare a serviciilor lor publice de transport de călători, în special în cazul serviciilor prestate de către un operator intern. Mai mult, subcontractanților nu ar trebui să li se interzică participarea la proceduri competitive de atribuire pe teritoriul oricărei autorități competente. Selecția unui subcontractant de către autoritatea competentă sau operatorul intern al acesteia trebuie să fie realizată în conformitate cu dreptul comunitar.

(20) În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind Contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din Tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament. În special, dispozițiile prezentului Regulament nu aduc atingere obligațiilor care revin autorităților publice în temeiul Directivelor privind atribuirea de Contracte de achiziții publice, în cazul în care Contractele respective de servicii publice se înscriu în domeniul de aplicare al acestor Directive.

(21) Ar trebui garantată protecția juridică efectivă nu numai pentru atribuirea de contracte ce intră în domeniul de aplicare al Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a Contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale⁶ și al Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a Contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii⁷, ci și pentru alte contracte atribuite în temeiul prezentului Regulament. O procedură efectivă privind căile de atac este necesară și ar trebui să fie comparabilă, după caz, cu procedurile relevante prevăzute în Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea Contractelor de achiziții publice de produse și a Contractelor publice de lucrări⁸ și în Directiva 92/13/CEE a Consiliului din 25 februarie 1992 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative referitoare la aplicarea normelor comunitare cu privire la procedurile de achiziții publice ale entităților care desfășoară activități în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor⁹.

(22) Unele invitații de participare la procedura competitivă de atribuire fac necesare definirea și descrierea unor sisteme complexe de către autoritățile competente. De aceea, aceste

autorități ar trebui să fie împuternicite ca, atunci când atribuie contracte în astfel de cazuri, să negocieze detaliile respective cu unii sau cu toți potențialii operatori de serviciu public, după ce ofertele au fost depuse.

(23) Invitațiile de participare în vederea atribuirii de Contracte de servicii publice nu ar trebui să fie obligatorii în cazurile în care contractele se referă la sume sau distanțe mici. În acest sens, sumele sau distanțele mai mari ar trebui să permită autorităților competente să țină seama de interesele speciale ale întreprinderilor mici și mijlocii. Autorităților competente nu ar trebui să li se permită să divizeze contractele sau rețelele, pentru a evita organizarea unei proceduri competitive de atribuire.

6 JO L 134, 30.04.2004, pag. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, pag. 107).

7 JO L 134, 30.04.2004, pag. 114. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului.

8 JO L 395, 30.12.1989, pag. 33. Directivă modificată prin Directiva 92/50/CEE (JO L 209, 24.07.1992, pag. 1).

9 JO L 76, 23.03.1992, pag. 14. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE.

(24) În cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament.

(25) Transportul public feroviar de călători prezintă aspecte specifice legate de volumul investițiilor și de costurile infrastructurii. În martie 2004, Comisia a prezentat o propunere de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare¹⁰, astfel încât să garanteze accesul tuturor întreprinderilor feroviare comunitare la infrastructura tuturor Statelor Membre în scopul exploatării serviciilor internaționale de transport de călători. Scopul prezentului Regulament este de a institui un cadru juridic pentru compensare și/sau drepturi exclusive pentru Contractele de servicii publice, și nu de a liberaliza suplimentar piața serviciilor de transport feroviar.

(26) În cazul serviciilor publice, prezentul Regulament permite fiecărei autorități competente, în contextul unui Contract de servicii publice, să își aleagă operatorul de servicii publice de transport de călători. Date fiind diferențele între modurile în care Statele Membre își organizează teritoriul în această privință, autoritățile competente pot primi în mod justificat permisiunea de a atribui direct Contracte de servicii publice pentru călătoriile pe calea ferată.

(27) Compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor.

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

(29) În vederea atribuirii de Contracte de servicii publice, cu excepția măsurilor de urgență și a contractelor privind distanțe mici, autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a face public, cu cel puțin un an înainte, faptul că intenționează să atribuie astfel de contracte, astfel încât să permită un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice.

(30) Contractele de servicii publice atribuite direct ar trebui să facă obiectul unei transparențe sporite.

(31) Dat fiind faptul că autoritățile competente și operatorii de serviciu public au nevoie de timp pentru a se adapta la dispozițiile prezentului Regulament, ar trebui să fie prevăzute dispoziții tranzitorii. În vederea atribuirii treptate a Contractelor de servicii publice în conformitate cu prezentul Regulament, Statele Membre ar trebui să transmită Comisiei un

10 JO L 237, 24.08.1991, pag. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, pag. 344).
raport privind progresele înregistrate, în termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție. Comisia poate propune măsuri corespunzătoare pe baza acestor rapoarte.

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

(33) La punctele 87-95 din hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH11, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din Tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite și sunt îndeplinite condițiile generale de aplicare a articolului 87 alineatul (1) din Tratat, compensația de serviciu public reprezintă ajutor de stat și se află sub incidența articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat.

(34) Compensația pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu Tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul Tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil.

(35) Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului Regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratat.

(36) Prezentul Regulament înlocuiește Regulamentul (CEE) nr. 1191/69; în consecință, Regulamentul în cauză ar trebui abrogat. În cazul serviciilor publice de transport de marfă se prevede o perioadă de tranziție de trei ani, care va înlesni eliminarea treptată a compensațiilor neautorizate de către Comisie în conformitate cu articolele 73, 86, 87 și 88 din Tratat. Orice compensație acordată cu privire la prestarea de servicii publice de transport de călători, altele decât cele reglementate prin prezentul Regulament, care riscă să implice ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratat, ar trebui să respecte dispozițiile articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, inclusiv interpretările relevante ale Curții de Justiție a Comunităților

Europene și, mai ales, hotărârea acesteia în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH. În analiza unor astfel de cazuri, Comisia ar trebui, în consecință, să aplice principii similare 11 Rec. 2003, pag. I-7747.

cu cele stabilite prin prezentul Regulament sau, după caz, prin alte reglementări în domeniul serviciilor de interes economic general.

(37) Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie

1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare¹² este reglementat de prezentul Regulament. Regulamentul respectiv este considerat caduc, limitând în același timp aplicarea articolului 73 din Tratat, fără a oferi un temei legal corespunzător pentru autorizarea schemelor actuale de investiții, în special în ceea ce privește investițiile în infrastructura de transport în cadrul unui parteneriat public privat. Prin urmare, respectivul Regulament ar trebui abrogat pentru ca articolul 73 din Tratat să se aplice în mod corespunzător evoluțiilor permanente din acest sector, fără a aduce atingere prezentului Regulament sau Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare¹³. În vederea facilitării în continuare a aplicării normelor comunitare relevante, Comisia va propune Linii directe privind ajutoarele de stat pentru investițiile feroviare, inclusiv investițiile în infrastructură în 2007.

(38) Comisia ar trebui să întocmească un raport în vederea evaluării punerii în aplicare a prezentului Regulament și a evoluțiilor în asigurarea transportului public de călători în Comunitate, în special a calității serviciilor publice de transport de călători și a efectelor pe care le are acordarea de contracte de servicii publice prin atribuire directă. Dacă este necesar, acest raport poate fi însoțit de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului Regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Art. 1 Scopul și domeniul de aplicare

(1) Scopul prezentului Regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, prezentul Regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

(2) Prezentul Regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele Membre pot aplica prezentul Regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare și, fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al

12 JO L 130, 15.06.1970, pag. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 543/97 (JO L 84, 26.03.1997, pag. 6).

13 JO L 156, 28.06.1969, pag. 8. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, pag. 1).

Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul Statelor Membre (cabotaj maritim)¹⁴, pe ape maritime naționale.

(3) Prezentul Regulament nu se aplică concesiunilor de lucrări publice în sensul articolului 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/17/CE sau în sensul articolului 1 alineatul (3) din Directiva 2004/18/CE.

Art. 2 Definiții

În sensul prezentului Regulament:

(a) prin "**transport public de călători**" se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;

(b) prin "**autoritate competentă**" se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe State Membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate;

(c) prin "**autoritate locală competentă**" se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național;

(d) prin "**operator de serviciu public**" se înțelege orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători;

(e) prin "**obligație de serviciu public**" se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;

(f) prin "**drept exclusiv**" se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator;

(g) prin "**compensație de serviciu public**" se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă;

(h) prin "**atribuire directă**" se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă;

(i) prin "**contract de servicii publice**" se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor
14 JO L 364, 12.12.1992, pag. 7.

obligații de serviciu public; în funcție de dreptul Statelor Membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau

- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;

(j) prin "**operator intern**" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;

(k) prin "**valoare**" se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză;

(l) prin "**normă generală**" se înțelege o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă;

(m) prin "**servicii publice integrate de transport de călători**" se înțelege serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

Art. 3 Contractele de servicii publice și normele generale

(1) În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui Contract de servicii publice.

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

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, Statele Membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului Regulament normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din Tratat. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul.

Art. 4 Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale

(1) Contractele de servicii publice și normele generale:

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

(b) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent,

(i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există,
și

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

(c) stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

(2) Contractele de servicii publice și normele generale determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

(3) Durata Contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

(4) Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata Contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de Contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de Contract.

În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata Contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, Contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.

În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul Contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, Contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea Contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei Contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia.

(5) Fără a aduce atingere dreptului intern sau dreptului comunitar, inclusiv Contractelor colective încheiate de partenerii sociali, autoritățile competente pot solicita ca operatorul de servicii publice ales să acorde personalului angajat anterior pentru a presta servicii drepturile pe care acesta le-ar fi avut dacă ar fi fost transferat în sensul Directivei 2001/23/CE. În cazul în care autoritățile competente solicită operatorilor de serviciu public să respecte anumite standarde sociale, Caietele de sarcini aferente procedurilor competitive de atribuire și Contractele de servicii publice cuprind o listă cu personalul în cauză și oferă în condiții de transparență detalii privind drepturile contractuale ale acestuia și condițiile în care angajații sunt considerați ca fiind legați de serviciile respective.

(6) În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde sunt cuprinse în Caietele de sarcini și în Contractele de servicii publice.

(7) Caietele de sarcini și Contractele de servicii publice indică, de o manieră transparentă, dacă subcontractarea poate să fie avută în vedere și, dacă da, în ce măsură. Dacă are loc o subcontractare, operatorul însărcinat cu administrarea și prestarea serviciilor publice de transport de călători în conformitate cu prezentul Regulament trebuie să presteze el însuși o mare parte a serviciilor publice de transport de călători. Un contract de servicii publice, care acoperă în același timp proiectarea, construcția și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, poate permite subcontractarea integrală pentru exploatarea acelor servicii. În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, Contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicabile subcontractării.

Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul Regulament. Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în cazul în care astfel de Contracte

nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(6) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care Contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

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

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării Contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt Contract de servicii publice atribuit direct;

(d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit Contractul de servicii publice;

(e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.

(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie Contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselectie, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1.000.000 EUR, fie în cazul în care aceste Contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri.

În cazul unui Contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2.000.000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600.000 de kilometri.

(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui Contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui Contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de Contract nu poate depăși doi ani.

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

(7) Statele Membre iau măsurile necesare pentru a asigura că deciziile adoptate în conformitate cu alineatele (2)-(6) pot fi supuse unei căi de atac în mod rapid și eficace, la cererea oricărei persoane care are sau a avut un interes în obținerea unui anumit Contract și care a fost sau riscă să fie prejudiciată de o presupusă încălcare, pe motivul că asemenea decizii au încălcat dreptul comunitar sau normele naționale de punere în aplicare a acestuia.

În cazul în care organismele de recurs nu sunt de natură judiciară, acestea prezintă întotdeauna motivații scrise privind deciziile adoptate. Mai mult, în astfel de cazuri, trebuie prevăzute dispoziții pentru ca orice măsură presupus ilegală luată de organismul de recurs sau orice presupusă deficiență în exercitarea competențelor acordate acestuia să poată face obiectul unui control judiciar sau al controlului exercitat de un alt organism care este o instanță judecătorească în înțelesul articolului 234 din Tratat și este independent atât față de autoritatea contractantă, cât și față de organismul de recurs.

Art. 6 Compensația de serviciu public

(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit Contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în Anexă.

(2) La solicitarea scrisă din partea Comisiei, Statele Membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul Regulament.

Art. 7 Publicarea

(1) Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub

forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

(2) Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:

(a) numele și adresa autorității competente;

(b) tipul de atribuire vizat;

(c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.

Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

Prezentul alineat nu se aplică articolului 5 alineatul (5).

(3) În cazul atribuirii directe de Contracte de servicii publice pentru transportul feroviar, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (6), autoritatea competentă face publice, în termen de un an de la atribuirea respectivă, următoarele informații:

(a) numele entității contractante, participarea la capitalul social al acesteia și, după caz, numele părții sau părților care exercită controlul juridic;

(b) durata Contractului de servicii publice;

(c) descrierea serviciilor de transport călători care urmează să fie prestate;

(d) descrierea parametrilor compensației financiare;

(e) obiectivele de calitate, precum punctualitatea și fiabilitatea, precum și retribuțiile și sancțiunile aplicabile;

(f) condițiile privitoare la activele esențiale.

(4) La solicitarea uneia dintre părțile interesate, autoritatea competentă transmite acesteia motivele care au stat la baza deciziei sale de atribuire directă a unui Contract de servicii publice.

Art. 8 Tranziția

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul Regulament. Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt acestea definite în Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în cazul în care astfel de Contracte nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(4) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de Contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă articolul 5 începând cu 3 decembrie 2019. În această perioadă de tranziție, Statele Membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport.

În termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție, Statele Membre transmit Comisiei un raport privind progresele înregistrate, care subliniază punerea în aplicare a oricărei atribuirii treptate de Contracte de servicii publice în conformitate cu articolul 5. Pe baza rapoartelor Statelor Membre, Comisia poate propune măsuri corespunzătoare adresate Statelor Membre.

(3) În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de Contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

(a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;

(c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

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

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), autoritățile competente pot alege, în a doua jumătate a perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (2), să excludă de la participarea la procedurile de atribuire de contracte prin invitație de participare acei operatori de serviciu public care nu pot dovedi că valoarea serviciilor publice de transport pentru care primesc compensație sau pentru care se bucură de un drept exclusiv acordat în conformitate cu prezentul Regulament reprezintă cel puțin jumătate din valoarea tuturor serviciilor publice de transport pentru care primesc compensații sau pentru care se bucură de un drept exclusiv. O astfel de excludere nu se aplică operatorilor de serviciu public care exploatează serviciile care urmează să fie atribuite prin procedura competitivă de atribuire. Pentru aplicarea acestui criteriu nu se ține seama de Contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (5).

În cazul în care autoritățile competente recurg la posibilitatea menționată la primul paragraf, ele trebuie să facă acest lucru în mod nediscriminatoriu, excluzând toți potențialii operatori de serviciu public care îndeplinesc criteriul respectiv și informând operatorii potențiali cu privire la decizia lor la începutul procedurii de atribuire a Contractelor de servicii publice. Autoritățile competente în cauză informează Comisia cu privire la intenția lor de a aplica această dispoziție cu cel puțin două luni înaintea publicării invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

Art. 9 Conformitatea cu Tratatul

(1) Compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul Regulament este compatibilă cu Piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din Tratat.

(2) Fără a aduce atingere articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, Statele Membre pot continua să acorde ajutoare pentru sectorul transporturilor în temeiul articolului 73 din Tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru

îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul Regulament, în special:

(a) până la intrarea în vigoare a normelor comune privind alocarea costurilor de infrastructură, în cazul în care ajutorul este acordat întreprinderilor care trebuie să suporte cheltuieli legate de infrastructura utilizată, în timp ce alte întreprinderi nu trebuie să suporte astfel de cheltuieli. La stabilirea valorilor ajutoarelor astfel acordate se ține seama de costurile de infrastructură pe care modurile de transport concurente nu trebuie să le suporte;

(b) în cazul în care scopul ajutorului este acela de a promova cercetarea sau dezvoltarea sistemelor și a tehnologiilor de transport care sunt mai economice pentru Comunitate, în general.

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

Art. 10 Abrogarea

(1) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se abrogă. Cu toate acestea, dispozițiile sale continuă să se aplice referitor la serviciile de transport de marfă pe o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

(2) Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 se abrogă.

Art. 11 Rapoarte

După expirarea perioadei de tranziție menționate la articolul 8 alineatul (2), Comisia prezintă un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentului Regulament și la evoluțiile privind prestarea transportului public de călători în Comunitate, evaluând în special evoluția calității serviciilor publice de transport de călători și efectele atribuirilor directe, raport însoțit, dacă este necesar, de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului Regulament.

Art. 12 Intrarea în vigoare

Prezentul Regulament intră în vigoare la 3 decembrie 2009.

Prezentul Regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate Statele Membre.

ANEXĂ

Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)

1. Compensația legată de Contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin prezenta Anexă.

2. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

- costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un Contract de servicii publice și/sau într-o normă generală;
- minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- plus un profit rezonabil;
- egal efectul financiar net.

3. Respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligațiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză.

4. Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

5. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

- conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;
- costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

6. "**Profitul rezonabil**" trebuie înțeles ca rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un Stat Membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice.

7. Metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea:

- unei gestiuni eficiente efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective, și
- prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte.