

II

(Přípravné akty)

VÝBOR REGIONŮ

63. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ VE DNECH 15. A 16. ÚNORA 2006

Stanovisko Výboru regionů k návrhu nařízení Rady a Evropského parlamentu o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

(2006/C 192/01)

VÝBOR REGIONŮ

s ohledem na revidovaný návrh nařízení Rady a Evropského parlamentu o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, KOM(2005) 319 v konečném znění – 2000/0212 (COD);

s ohledem na rozhodnutí Rady ze dne 27. září 2005 konzultovat tuto problematiku s Výborem regionů v souladu s čl. 265 odst. 1 a 71 Smlouvy o založení Evropského společenství;

s ohledem na rozhodnutí svého předsedy ze dne 23. března 2005 pověřit Komisi pro politiku teritoriální soudržnosti vypracováním stanoviska k tomuto tématu;

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků spojených s veřejnými službami v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91;

s ohledem na návrh nařízení KOM(2000) 7 v konečném znění, pozměněném KOM(2002) 107 v konečném znění o činnosti členských států v oblasti požadavků na veřejné služby a zadávání veřejných zakázek na služby v přepravě cestujících po železnici, silnici a vodních cestách;

s ohledem na své stanovisko k činnosti členských států v oblasti požadavků na veřejné služby a zadávání veřejných zakázek na služby v přepravě cestujících po železnici, silnici a vodních cestách CdR 292/2000 fin⁽¹⁾ KOM(2000) 7 v konečném znění – 2000/212 (COD);

s ohledem na rozsudek Soudního dvora C-280/00 ze dne 24. července 2003 ve věci Altmark Trans GmbH versus Regierrungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH a rozsudek Soudního dvora C-26/03 ze dne 11. ledna 2005 ve věci Stadt Halle – RPL Recyclingpark Lochau GmbH versus Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna;

s ohledem na návrh stanoviska (CdR 255/2005 rev. 1), který přijala dne 2. prosince 2005 Komise pro politiku teritoriální soudržnosti v této věci (zpravodaj: **pan Bernard SOULAGE**, první místopředseda regionální rady Rhône-Alpes (FR/SES));

přijal na svém 63. plenárním zasedání ve dnech 15. a 16. února 2006 (jednání ze dne 16. února) následující stanovisko:

(¹) Úř. věst. C 253, 12.9.2001, s. 9.

I. Obecné připomínky

Výbor regionů:

zastává názor, že oblast hromadné dopravy bude mít užitek ze sjednocení podmínek hospodářské soutěže a **snížení právní nejistoty**;

se domnívá, že harmonizace a objasnění podmínek hospodářské soutěže v oblasti poskytování služeb hromadné dopravy jsou nezbytné k zajištění větší **transparentnosti závazků veřejné služby** a odměňování za poskytování služeb.

1. Co se týká smluvní úpravy ZVS,

1.1 **schvaluje** uznání specifického rázu veřejné podpory, podporuje poskytování **hospodářských služeb veřejného zájmu** a definici veřejných zakázek na služby, jež objasňuje práva a povinnosti všech stran;

1.2 **těší** nestrannost nařízení v souvislosti se **sociálními a teritoriálními cíli**, které prosazuje každý příslušný úřad;

1.3 **podporuje** stanovenou smluvní logiku, jež uznává roli ZVS při plnění cílů sociální a územní soudržnosti; **veřejné zakázky na služby** umožňují transparentním způsobem určit ZVS a jejich náklady.

2. Co se týká organizace služeb,

2.1 **oceňuje**, že v rámci dodržování **zásady subsidiarity** poskytuje návrh nařízení územním orgánům určitý prostor pro flexibilitu nezbytný k tomu, aby mohly co nejlépe reagovat na specifický ráz a složitost místních potřeb veřejných služeb v dopravě v souvislosti s cíli sociální a územní soudržnosti orgánů;

2.2 **připomíná**, že klade velký důraz na **zásadu svobodného řízení** místních samospráv a uznává jejich právo na svrchovanou volbu způsobu řízení služeb hromadné dopravy, a to v souladu s právními předpisy většiny členských států;

2.3 **vítá svobodu volby způsobu řízení**, kterou mají příslušné úřady a která zohledňuje různorodost místních potřeb a rozmanitost podmínek;

2.4 **podporuje v zásadě** pravidlo **zeměpisného rozdělení** pro interní hospodářské subjekty (čl. 5.2), které umožní odstranit většinu podezření z „neslučitelných“ podpor a které zachová možnost obrátit se na interní hospodářský subjekt. **Domnívá se**, že zásada zeměpisného rozdělení nerozhoduje předem o možnosti, aby místní orgány provozovaly určité dopravní služby za administrativními hranicemi;

2.5 **znovu potvrzuje** svůj příznivý postoj k otevření trhu v odvětví místní veřejné dopravy podle zásad „**regulované hospodářské soutěže**“, která znovu potvrzuje požadavek vyhovět potřebám nejzranitelnějších členů společnosti, lidem žijícím ve znevýhodněných čtvrtích a hledajícím přístup k zaměstnání, a je současně také environmentálně udržitelná;

2.6 **těší** uznání **odpovědnosti příslušných orgánů** v souvislosti se smluvní organizací poskytování služeb; příslušné úřady si budou moci vybrat, zda uplatní jednu nebo více veřejných zakázek na provozování služeb v dopravě, a mají volnou ruku také při rozložení rizik;

2.7 **vítá**, že místní orgány mají při výběrovém řízení prostor pro **flexibilitu** – u veřejných zakázek na službu může dojít k jednáním (čl. 5.3) nebo v případě přerušení služeb mohou být nahrazena přímým zadáním veřejné zakázky (čl. 5.5);

2.8 **vyjadřuje údiv nad tím**, že by měla být z tohoto nového návrhu nařízení vyloučena **říční a námořní** městská doprava. VR lituje, že návrh nařízení se rovněž nevztahuje na veřejné služby v dopravě na vodních cestách, kde jsou tyto služby zahrnuty do sítě místní veřejné dopravy.

3. Co se týká poskytovatelů služeb v dopravě,

3.1 **konstatuje**, že nařízení nepotlačuje **soukromé iniciativy** na trzích s přepravou cestujících, pro něž neexistuje právní úprava na národní úrovni (bez výlučných práv a náhrad);

3.2 **domnívá se**, že nařízení svou povahou zabraňuje vytváření nových monopolů v místní veřejné dopravě a nevylučuje **MSP** z trhu;

3.3 **vyjadřuje spokojenost** s navrhovaným **vyvážením sil** mezi příslušnými úřady a velkými dopravními podniky. Pro zajištění bezproblémově fungující místní dopravy musí regiony mít silný vliv na plánování a organizaci veřejných služeb v osobní dopravě. Stále se zvyšující počet pracovníků dojíždějících za prací klade zároveň vysoké požadavky na koordinaci mezi národní a regionální úrovní v oblasti veřejných služeb v osobní dopravě;

3.4 **podporuje** vyloučení **regionální železniční dopravy** a dopravy na dlouhou vzdálenost z ustanovení článku 5 nařízení;

3.5 **klade si otázku** ohledně provádění pravidel navržených k **odhadu spravedlivé náhrady ZVS**; obtížnost (ne-li nemožnost) tohoto odhadu by mohla být zdrojem právní nejistoty;

3.6 **poznává**, že se nepředpokládá **vytvoření právního rámce pro přímé zadávání veřejných zakázek u regionálních železnic** či železnic na dlouhou vzdálenost. Některé podniky budou moci provozovat dopravu na základě „příмого zadávání veřejných zakázek“ v regionální dopravě a v dopravě na dlouhou vzdálenost a současně se budou moci účastnit nabídkového řízení. Je nutné sledovat možné narušení hospodářské soutěže.

4. Co se týká druhu dokumentu,

4.1 **vyjadřuje údiv nad tím**, že Komise v žádné části nepodává vysvětlení, proč zvolila nejzávažnější integrační nástroj Společenství – nařízení;

4.2 **konstatuje**, že kvůli velmi rozmanitým podmínkám v členských státech návrh nařízení předkládá **často nepřesné definice**, svěčuje však členským státům odpovědnost, aby tyto definice upřesnily v rámci svého území. To se především týká definice městského území (čl. 2 písm. m)), kde potřeby dopravy zřídka odpovídají hranicím institucionálních pravomocí.

II. Doporučení

Pozměňovací návrhy

Doporučení 1

Čl. 1.2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. Toto nařízení se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování služeb veřejné přepravy cestujících po železnici a jiných způsobech železniční dopravy, po silnici, s výjimkou služeb, které jsou provozovány zejména z důvodu jejich historického nebo turistického významu.	2. Toto nařízení se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování služeb veřejné přepravy cestujících po železnici a jiných způsobech železniční dopravy, po silnici, s výjimkou služeb, které jsou provozovány zejména z důvodu jejich historického nebo turistického významu.

Odůvodnění

Co se týká rozsahu působnosti nařízení, VR lituje, že návrh nařízení používá modální přístup, který má tendenci podceňovat význam rozvoje **intermodality** v integrovaných místních politikách dopravy. VR si přeje, aby byla zohledněna intermodalita, která by povzbudila samosprávy k tomu, aby smluvně upravovaly závazky veřejných služeb na úrovni multimodálních systémů (metro, tramvaj, autobus, lanovka, vodní cesty, parkoviště, pronájem kola, pronájem aut, multimodální nádraží, informační systémy).

Doporučení 2

Čl. 2 písm. j) – definice

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
j) „interním hospodářským subjektem“: rozumí právně odlišný subjekt, u něhož příslušný orgán provádí celkovou kontrolu, která je obdobná jako kontrola, jež provádí u svých vlastních útvarů. Pro účely stanovení, zda taková kontrola existuje, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra přítomnosti v rámci administrativních, řídicích nebo dozorčích orgánů, související pokyny ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a skutečná kontrola strategických rozhodnutí a jednotlivých řídicích rozhodnutí.	j) „interním hospodářským subjektem“: rozumí právně odlišný subjekt, u něhož příslušný orgán provádí celkovou kontrolu, která je obdobná jako kontrola, jež provádí u svých vlastních útvarů. Pro účely stanovení, zda taková kontrola existuje, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra přítomnosti v rámci administrativních, řídicích nebo dozorčích orgánů, související pokyny ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a skutečná kontrola strategických rozhodnutí a jednotlivých řídicích rozhodnutí. <u>Pojem interní hospodářský subjekt vylučuje jakoukoli účast soukromého podniku v kapitálu poskytovatele převyšující 33 %. Přímé zadání internímu hospodářskému subjektu je možné i v případě, že na rozdíl od článku 2 (j) interní hospodářský subjekt naváže z důvodu restrukturalizace spolupráci s jiným hospodářským subjektem, nad nímž úřad nemá žádnou kontrolu. Po uplynutí přímo zadané zakázky interní hospodářský subjekt již nepřipadá v úvahu pro další přímé zadání.</u>

Odůvodnění

Co se týká definice interních hospodářských subjektů, VR požaduje, aby pro ně byla vypracována přesnější definice a byla stanovena pravidla kontroly, kterou orgány provádějí u těchto subjektů.

Původní doporučení odkazuje na judikaturu, konkrétně na rozsudek v případě Stadt Halle ze dne 11. ledna 2005 (případ C-26/03), který v čl. 49 uvádí: „Naopak účast, byť i minoritní, soukromého podniku na kapitálu společnosti, ve které má rovněž účast dotčený zadavatel, každopádně vylučuje, aby tento zadavatel mohl vykonávat nad touto společností kontrolu obdobnou té, kterou vykonává nad svými organizačními útvary.“

Rozsudek v případě Stadt Halle jasně naznačuje, že účast jakéhokoli soukromého subjektu, a to bez ohledu na rozsah jeho účasti, v místním nebo regionálním veřejném podniku je upravena právními předpisy Společenství o zadávání veřejných zakázek, jejichž administrativní omezení jsou velmi tvrdá. Znamená to ve skutečnosti zpochybnění neutrality s ohledem na vlastnictví, které je upraveno v čl. 295 SES, a stejně tak omezení možnosti volně jednat pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Rozsudek v případě Stadt Halle působí více problémů společností partnerství veřejného a soukromého sektoru, než řeší.

VR proto vyzývá Evropskou komisi, aby neakceptovala skutečnost, že právní předpisy Společenství bude vytvářet judikatura Společenství, a aby pro tyto případy stanovila maximální limit, v rámci něhož budeme předpokládat, že kompetentní úřad vykonává obdobnou kontrolu té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Takový kompetentní úřad nebude muset proto vyhlásit výběrové řízení.

Návrh nařízení slouží k vytvoření regulovaného konkurenčního trhu v Evropské unii. To předpokládá existenci fungujících podniků, ať veřejných či soukromých. Pravidla týkající se podpor podle Smlouvy ES mají zabránit, aby státní subjekty nezkreslily soutěživost s veřejnými prostředky ve prospěch určitých podniků. Nemají ale sloužit k vytlačení státních podniků z trhu. Aby se veřejné dopravní podniky mohly připravit na otevření trhu, jsou nutná přechodná opatření; v opačném případě jsou na základě „zátěží“ z minulosti v souvislosti s veřejnými zakázkami (např. mzdy, nabídky obsluhy mimo dopravní špičky a pro určité skupiny obyvatelstva) oproti soukromým podnikům znevýhodněny. Proto by mělo být veřejným podnikům v určitém přechodném období povoleno, aby prostřednictvím účasti soukromého kapitálu dosáhly konkurenceschopnosti, aniž by to během tohoto přechodného období vedlo automaticky k povinným výběrovým řízením. Jinak by veřejné podniky musely privatizovat nebo se vzdát účinných struktur.

Doporučení 3

Čl. 2 písm. m) – definice

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>...</p> <p>m) „regionální dopravou nebo dopravou na dlouhou vzdálenost“: rozumí dopravní služba, která není určena k uspokojení dopravních potřeb městského centra či aglomerace nebo ke spojení aglomerace a jejích předměstí.</p>	<p>...</p> <p>m) „regionální dopravou nebo dopravou na dlouhou vzdálenost“: rozumí dopravní služba, která není určena k uspokojení dopravních potřeb městského centra či aglomerace nebo ke spojení aglomerace a jejích předměstí která nepředstavuje typicky městskou nebo příměstskou službu.</p>

Odůvodnění

Co se týká odchylky od článku 5.6, bylo by nešťastné, kdyby v této oblasti vznikla právní nejistota kvůli rozdílným interpretacím. Pro vylepšení definice služeb regionální dopravy nebo dopravy na dlouhou vzdálenost VR navrhuje buď upřesnit v textu, že členské státy budou muset samy stanovit, které služby spadají do čl. 2 písm. m), nebo zvolit definici, která přebírá z právního hlediska osvědčené pojmy. Ve výše uvedeném pozměňovacím návrhu VR navrhuje, aby byla nahrazena definice zohledňující geografické

potřeby („aglomerace“, „městske centrum“, „předměstí“) definicí zohledňující služby, která by byla v souladu především se „železničními balíčky“. V tomto ohledu stanovují definici „městských a příměstských služeb přepravy cestujících“ směrnice 2001/13 (čl. 1.2 písm.b) a 2001/14 (čl. 1.3 písm. b)). Určitá typologie služeb se rovněž používá od roku 1991 v nařízení 1191/69 (čl. 1.1 pozměněný nařízením 1893/91).

Doporučení 4

V souvislosti s návrhy, pro něž se používají směrnice o „veřejném trhu“, Výbor regionů:

- **žádá** jasné pravidlo upřednostnění pro stanovení návrhu nařízení před pravidly obecných směrnic o zadávání veřejných zakázek podle zásady zvláštních právních norem (*lex specialis*);
- **si přeje**, aby **koncesní smlouvy** tvořily předmět konkrétních ustanovení tohoto nařízení a osvětlily jejich režim ve vztahu ke směrnicím o „veřejném trhu“ (93/37 a 2004/18);
- **požaduje**, aby byly smlouvy „BOT“ (*Built Operate and Transfer*) upraveny explicitněji než v člancích 5.1 a 8.1. Nařízení musí v každém případě objasnit právní podmínky v případech, kdy je výlučné právo (a/ nebo náhrada) spojeno s výstavbou složité infrastruktury.

Doporučení 5

Čl. 4.6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
6. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání zakázky prodloužena maximálně o polovinu, dodá-li hospodářský subjekt majetek, který je zároveň významný vzhledem k celému majetku nezbytnému k poskytování dopravních služeb a výlučně spojený s dopravou, na kterou se vztahuje tato zakázka.	6. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání zakázky prodloužena maximálně o polovinu, dodá-li hospodářský subjekt majetek, který je zároveň významný vzhledem k celému majetku nezbytnému k poskytování dopravních služeb a výlučně spojený s dopravou, na kterou se vztahuje tato zakázka. <u>Materiální ani nemateriální investice nemohou být důvodem k prodloužení doby trvání zakázky, pokud existuje sekundární trh nebo pokud je možné odhadnout jejich zůstatkovou hodnotu po vypršení zakázky.</u>

Odůvodnění

Odchylka od článku 4.6, který upravuje amortizaci majetku, nesmí brzdit dynamiku konkurenceschopnosti tím, že se bude prodlužovat doba trvání zakázek bez udání ekonomicky podložených důvodů.

Doporučení 6

Čl. 4 (přidat nový odstavec)

Pozměňovací návrh VR
4.8 Odstavce 5 a 6 tohoto článku se neuplatňují, <u>používají-li se směrnice o zadávání veřejných zakázek. V těchto případech je maximální doba trvání veřejné zakázky na služby stanovena na 30 let počínaje datem účinnosti začátku prací.</u>

Odůvodnění

VR navrhuje, aby byly koncese na práce a koncese k provozování upraveny zvláštním článkem, pokud je doba provozování základním parametrem ekonomické rovnováhy návrhu. V tomto případě by měl návrh nařízení stanovit možnost prodloužit zakázku celkově nejdéle na 22,5 roku.

Doporučení 7

Čl. 5.4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
4. Příslušné orgány mohou rozhodnout o přímém zadávání veřejných zakázek na služby, jejichž průměrná roční hodnota se odhaduje na nejméně milion eur nebo jejichž cílem je každoročně zajistit nejméně 300 000 kilometrů dopravy.	4. Příslušné orgány mohou rozhodnout o přímém zadávání veřejných zakázek na služby, jejichž průměrná roční hodnota <u>na podnik se odhaduje na nejméně milion a půl eur nebo</u> jejichž cílem je každoročně zajistit nejméně <u>500 000</u> kilometrů dopravy.

Odůvodnění

VR navrhuje, aby bylo výslovně zakázáno, že příslušný úřad nesmí udělit v přímém zadávání více zakázek jedinému poskytovateli, pokud by celková výše zakázek překročila limit stanovený v článku 5.4. Tento článek nesmí být důvodem k obcházení povinnosti provést nabídkové řízení, ale spíše k tomu, abychom se vyhnuli transakčním nákladům spojeným s nabídkovým řízením, pokud je daná zakázka „malého rozsahu“ nebo má příslušný úřad v úmyslu nahradit konkurenční tlaky nabídkového řízení srovnáním různých „malých provozovatelů“ operujících na jeho území. VR dále navrhuje, aby každý členský stát stanovil své vlastní limity v závislosti na vnitrostátních hospodářských podmínkách.

Doporučení 8

Čl. 8.2 a 8.3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. Každý příslušný orgán dbá na to, aby: a) alespoň polovina jeho veřejných zakázek na služby autobusové dopravy byla, pokud jde o hodnotu, v souladu s tímto nařízením zadána do čtyř let po vstupu tohoto nařízení v platnost a b) všechny jeho veřejné zakázky na služby autobusové dopravy byly v souladu s tímto nařízením zadány do osmi let.	2. Každý příslušný orgán dbá na to, aby: a) alespoň polovina jeho veřejných zakázek na služby autobusové dopravy byly, pokud jde o hodnotu, v souladu s článkem <u>4</u> tímto tohoto nařízením zadány do čtyř let po vstupu tohoto nařízení v platnost a b) všechny jeho veřejné zakázky na služby autobusové dopravy byly v souladu s <u>článkem 5</u> tímto tohoto nařízením zadány do osmi let.
3. Každý příslušný orgán dbá na to, aby: a) alespoň polovina jeho veřejných zakázek na služby železniční dopravy byla, pokud jde o hodnotu, v souladu s tímto nařízením zadána do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost a b) všechny jeho veřejné zakázky na služby železniční dopravy byly v souladu s tímto nařízením zadány do deseti let.	3. Každý příslušný orgán dbá na to, aby: a) alespoň polovina jeho veřejných zakázek na služby železniční dopravy byly, pokud jde o hodnotu, v souladu s článkem <u>4</u> tímto tohoto nařízením zadány do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost a b) všechny jeho veřejné zakázky na služby železniční dopravy byly v souladu s <u>článkem 5</u> tímto tohoto nařízením zadány do deseti let.

Odůvodnění

Stávající znění těchto dvou odstavců způsobí závažné problémy příslušným orgánům, které si přejí, aby jejich síť provozoval jediný provozovatel. Do čtyř či pěti let by takové příslušné orgány musely vypracovat veřejnou zakázku na služby a uspořádat výběrové řízení.

Doporučení 9

Čl. 8.5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
5. V případě použití odstavců 2, 3 a 4 se nezohledňují veřejné zakázky na služby, které byly postupem spravedlivého výběrového řízení zadány před vstupem tohoto nařízení v platnost, a to pokud je jejich doba platnosti omezená a srovnatelná s dobami podle čl. 4 odst. 5 tohoto nařízení. Tyto zakázky mohou pokračovat až do konce své doby platnosti.	5. V případě použití odstavců 2, 3 a 4 se nezohledňují veřejné zakázky na služby, které byly postupem spravedlivého výběrového řízení zadány před vstupem tohoto nařízení v platnost, a to pokud je jejich doba platnosti omezená a srovnatelná s dobami podle čl. 4 odst. 5 tohoto nařízení. Tyto zakázky mohou pokračovat až do konce své doby platnosti.

Odůvodnění

Co se týká přechodného období, zakázky, které byly zadány před vstupem tohoto nařízení v platnost a jejichž doba trvání skončí před koncem přechodného období nařízení, by měly platit až do doby svého vypršení, abychom se vyhnuli právnímu řízení o náhradu škody.

Doporučení 10

Čl. 8.6 (zrušit)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Během druhé poloviny přechodných období uvedených v odstavcích 2 a 3 příslušné orgány mohou vyloučit z účasti na zadávání zakázek prostřednictvím nabídkového řízení hospodářské subjekty, které nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopravy, pro které jim po výběrovém řízení byla poskytnuta náhrada nebo uděleno výlučné právo podle tohoto nařízení, představují alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta náhrada nebo uděleno výlučné právo. V případě použití tohoto kritéria se nezohledňují zakázky zadávané na základě nouzového opatření podle čl. 5 odst. 5. Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální hospodářské subjekty, na které se uvedené kritérium vztahuje, a uvědomí případné hospodářské subjekty o svém rozhodnutí na začátku zadávání veřejných zakázek na služby. O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi dva měsíce před zveřejněním nabídkového řízení.	Během druhé poloviny přechodných období uvedených v odstavcích 2 a 3 příslušné orgány mohou vyloučit z účasti na zadávání zakázek prostřednictvím nabídkového řízení hospodářské subjekty, které nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopravy, pro které jim po výběrovém řízení byla poskytnuta náhrada nebo uděleno výlučné právo podle tohoto nařízení, představují alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta náhrada nebo uděleno výlučné právo. V případě použití tohoto kritéria se nezohledňují zakázky zadávané na základě nouzového opatření podle čl. 5 odst. 5. Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální hospodářské subjekty, na které se uvedené kritérium vztahuje, a uvědomí případné hospodářské subjekty o svém rozhodnutí na začátku zadávání veřejných zakázek na služby. O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi dva měsíce před zveřejněním nabídkového řízení.

Odůvodnění

Tento článek je velmi nejednoznačný, obsahuje nebezpečí diskriminace a je sporný.

V Bruselu dne 16. února 2006.

předseda
Výboru regionů
Michel DELEBARRE