

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

COMUNICARE A COMISIEI

**referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile
publice de transport feroviar și rutier de călători**

(2014/C 92/01)

1. INTRODUCERE

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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 ⁽¹⁾ a fost adoptat la 23 octombrie 2007. Respectivul regulament, care a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009, vizează crearea unei piețe interne pentru furnizarea serviciilor publice de transport de călători. Acest obiectiv este realizat prin completarea normelor generale privind achizițiile publice. El stabilește, totodată, condițiile în care plățile compensatorii prevăzute în contractele și concesiunile din domeniul serviciilor publice de transport de călători sunt considerate compatibile cu piața internă și sunt exceptate de la cerința de notificare prealabilă a Comisiei privind ajutoarele de stat.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 are o importanță majoră pentru organizarea și finanțarea serviciilor publice de transport cu autobuzul, cu tramvaiul, cu metroul și cu trenul în statele membre. O aplicare coerentă și corectă a dispozițiilor sale este importantă atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere politic. Acest lucru se datorează faptului că valoarea adăugată și ocuparea forței de muncă în sectorul transportului public reprezintă, fiecare, aproximativ 1 % din PIB, respectiv din totalul ocupării forței de muncă a Uniunii. Un sector al transportului public eficient este piatra de temelie a unei politici sociale, economice și de mediu eficiente.

Atât o evaluare ex-post externă a punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 ⁽²⁾, realizată de un consultant extern, cât și reprezentanții ai asociațiilor europene și ai statelor membre care au luat cuvântul la o conferință a părților interesate la nivelul UE, organizată de Comisie pe tema punerii în aplicare a respectivului regulament la 14 noiembrie 2011 ⁽³⁾ au invitat Comisia să ofere orientări privind anumite dispoziții din regulamentul respectiv. Interpretările divergente ale dispozițiilor privind definirea obligațiilor de serviciu public, domeniul de aplicare al contractelor de servicii publice, atribuirea acestor contracte și compensațiile aferente obligațiilor de serviciu public pot împiedica crearea unei piețe interne a transportului public și pot conduce la denaturări nedorite ale pieței.

Înainte de a adopta prezenta comunicare, Comisia a consultat state membre și actori reprezentând părți interesate de această problemă, cum ar fi asociații europene din sectorul transportului public, inclusiv organizații ale personalului din transporturi și ale pasagerilor.

⁽¹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

⁽²⁾ DLA Piper, Study on the implementation of Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, 31 octombrie 2010, publicat la adresa: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/rail_en.htm

⁽³⁾ La următoarea adresă pot fi consultate documente privind conferința: http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/2011-11-14-workshop_en.htm

În prezenta comunicare, Comisia prezintă propria interpretare a anumitor dispoziții ale regulamentului, bazată pe bunele practici, pentru a ajuta statele membre să beneficieze pe deplin de avantajele oferite de piața internă. Prezenta comunicare nu își propune să acopere toate dispozițiile în mod exhaustiv sau să creeze norme legislative noi. Ar trebui subliniat că, în orice caz, interpretarea legislației Uniunii aparține în cele din urmă domeniului de competență al Curții de Justiție a Uniunii Europene.

La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat o propunere de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în anticiparea deschiderii pieței pentru serviciile de transport intern de călători pe calea ferată⁽¹⁾. În prezentele orientări sunt interpretate unele dintre dispozițiile regulamentului, pe care Comisia a propus să le modifice, cum ar fi dispozițiile privind atribuirea contractelor de servicii publice în transportul feroviar. În ceea ce privește aceste dispoziții, orientările oferite de prezentul document trebuie considerate valabile până la intrarea în vigoare a oricăror modificări aduse Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

2. INTERPRETAREA DATĂ DE COMISIE REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007

2.1. Domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Acest capitol privind domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 furnizează orientări interpretative privind relația dintre regulament și următoarele directive: Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE⁽²⁾ („Directiva 2014/24/UE”); Directiva 2014/25/UE privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE⁽³⁾ („Directiva 2014/25/UE”); și Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune⁽⁴⁾ („Directiva 2014/23/UE”). Acest capitol clarifică totodată modalitățile de aplicare a regulamentului la căile navigabile interioare și apele maritime naționale și clarifică aplicabilitatea sa la contractele de transport de marfă până la 2 decembrie 2012.

2.1.1. *Articolul 1 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (1). Relația dintre Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și directivele privind achizițiile publice și concesiunile*

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează atribuirea contractelor de servicii publice, definite la articolul 2 litera (i) din regulamentul menționat, în domeniul transportului public feroviar și rutier de călători. Aceste contracte pot intra însă și în sfera de aplicare a directivelor privind achizițiile publice (Directiva 2014/24/UE și Directiva 2014/25/UE). Dat fiind că directivele menționate în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE) au fost abrogate și înlocuite cu directivele sus-menționate, trimiterile din Regulamentul (CE) nr. 1370/2010 ar trebui înțelese ca trimiteri la noile directive.

Articolul 1 alineatul (3) prevede că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 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. După intrarea în vigoare a Directivei 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune, termenul „concesiune de lucrări” este definit la articolul 5 punctul (1) litera (a) din această directivă. Prin urmare, concesiunile de lucrări pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și pentru serviciile publice de transport rutier sunt reglementate exclusiv de Directiva 2014/23/UE.

În ceea ce privește relația dintre Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și directivele privind achizițiile publice, dar și Directiva 2014/23/UE, este important să se facă distincția între contractele de servicii și concesiunile de servicii.

Articolul 2 punctele (1), (2) și (5) din Directiva 2014/25/UE definește „contractele de servicii” ca fiind contracte cu titlu oneros, încheiate în scris între una sau mai multe entități contractante și unul sau mai mulți operatori economici și având ca obiect furnizarea de servicii. Atunci când aceste contracte implică „autorități contractante”, în sensul articolului 2 alineatul (1) punctul (1) din Directiva 2014/24/UE, ele sunt considerate „contracte de achiziții publice de servicii” în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) punctele (6) și (9) din Directiva 2014/24/UE.

⁽¹⁾ Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători, COM(2013) 028 final.

⁽²⁾ JO L 94, 28.3.2014, p. 65.

⁽³⁾ JO L 94, 28.3.2014, p. 243.

⁽⁴⁾ JO L 94, 28.3.2014, p. 1.

Articolul 5 punctul (1) litera (b) din Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune definește o „concesiune de servicii” ca fiind „un contract cu titlu oneros încheiat în scris prin care una sau mai multe autorități contractante sau entități contractante încredințează prestarea și gestionarea de servicii altele decât executarea de lucrări menționată la litera (a) unuia sau mai multor operatori economici, în care contraprestația pentru servicii este reprezentată fie exclusiv de dreptul de a exploata serviciile care fac obiectul contractului, fie de acest drept însoțit de o plată”. Articolul 5 punctul (1) precizează totodată că „atribuirea unei concesiuni de lucrări sau de servicii implică transferul către concesionar al unui risc de operare legat de exploatarea acestor lucrări sau servicii care cuprinde riscul de cerere sau riscul de ofertă ori ambele. Se presupune că concesionarul își asumă riscul de operare atunci când, în condiții de exploatare normale, nu i se garantează recuperarea investițiilor efectuate sau a costurilor suportate pentru exploatarea lucrărilor sau a serviciilor care fac obiectul concesiunii. Partea riscului transferată către concesionar implică o expunere reală la situațiile neprevăzute care pot apărea pe piață, astfel încât orice pierdere potențială estimată suportată de concesionar nu este doar nominală sau neglijabilă”.

Distincția dintre contractele de servicii (publice) și concesiuni este importantă deoarece, potrivit articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2014/23/UE, această directivă nu se aplică concesiunilor pentru servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Atribuirea concesiunilor de servicii pentru aceste servicii publice de transport de călători este reglementată exclusiv de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că atribuirea contractelor de servicii (publice) pentru serviciile de transport cu autobuzul sau tramvaiul este reglementată de Directivele 2004/17/CE ⁽¹⁾ și 2004/18/CE ⁽²⁾, cu excepția cazurilor în care aceste contracte iau forma concesiunilor de servicii. Atribuirea contractelor de servicii (publice) pentru serviciile publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul este așadar reglementată exclusiv de Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE.

Atribuirea contractelor de servicii (publice) pentru serviciile publice de transport de călători cu trenul și cu metroul este reglementată de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, fiind exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 2014/24/UE potrivit considerentului (27) și articolului 10 litera (i) din aceasta și din domeniul de aplicare al Directivei 2014/25/UE potrivit considerentului (35) și articolului 21 litera (g) din aceasta.

Tabel

Rezumat al bazei juridice aplicabile atribuirii de contracte, în funcție de tipul acordului contractual și de modul de transport

Servicii publice de transport de călători cu	Contractele de servicii (publice) definite în Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE	Concesiunile de servicii definite în Directiva 2014/23/UE
Autobuz și tramvai	Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
Tren și metrou	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

2.1.2. Articolul 1 alineatul (2). Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește căile navigabile interioare și apele maritime naționale

Articolul 1 alineatul (2) prevede că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se aplică serviciilor publice naționale și internaționale de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și celor rutiere și că statele membre pot aplica acest regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare. Pentru a asigura certitudinea juridică, decizia unui stat membru de a aplica Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 transportului public de pasageri pe căi navigabile interioare ar trebui să fie adoptată în mod transparent, printr-un act obligatoriu din punct de vedere juridic. Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în cazul serviciilor de transport de călători pe căile navigabile interioare poate fi utilă în special atunci când respectivele servicii sunt integrate într-o rețea mai largă de transport în comun de călători la nivel urban, suburban sau regional.

⁽¹⁾ Abrogată și înlocuită de Directiva 2014/25/UE.

⁽²⁾ Abrogată și înlocuită de Directiva 2014/24/UE.

În absența unei decizii de a aplica Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 serviciilor de transport de pasageri pe căile navigabile interioare, aceste servicii vor fi reglementate în mod direct de articolul 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Anumite aspecte ale transportului de călători pe căile navigabile interioare sunt reglementate și de Regulamentul (CEE) nr. 3921/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot transporta mărfuri sau călători pe căile navigabile interioare în interiorul unui stat membru ⁽¹⁾ și de Regulamentul (CE) nr. 1356/96 al Consiliului din 8 iulie 1996 privind normele comune aplicabile transportului de mărfuri sau de călători pe căile navigabile interioare între statele membre în vederea instituirii libertății de a furniza aceste servicii de transport ⁽²⁾.

Articolul 1 alineatul (2) prevede, de asemenea, că statele membre pot aplica Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 serviciilor de transport pe ape maritime naționale dacă nu se aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) ⁽³⁾. Anumite dispoziții-cheie ale regulamentului din urmă nu sunt complet identice cu cele din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (cum ar fi dispozițiile privind aplicarea sa în cazul transportului de marfă, durata contractului, drepturile exclusive și cele privind pragurile de atribuire directă a contractelor de mici dimensiuni). Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în cazul apelor maritime naționale ridică o serie de dificultăți. Comisia oferă, într-o comunicare ⁽⁴⁾, orientări privind Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, în cadrul cărora abordează aceste dificultăți.

2.1.3. *Articolul 10 alineatul (1). Aplicabilitatea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 în ceea ce privește contractele de transport de marfă, până la 2 decembrie 2012*

În trecut, anumite servicii de transport feroviar de marfă puteau face obiectul obligațiilor de serviciu public acoperite de 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 interioare ⁽⁵⁾. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care abrogă Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, nu se aplică, însă, serviciilor de transport de marfă. Pentru a contribui la eliminarea treptată a compensațiilor neautorizate de către Comisie în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 continuă să se aplice serviciilor de transport de marfă pe o perioadă de trei ani de la data intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (adică până la 2 decembrie 2012). Serviciile de transport de marfă pot fi calificate drept servicii de interes economic general doar în cazul în care statul membru în cauză stabilește că acestea au caracteristici speciale, în raport cu cele ale serviciilor comerciale de transport de marfă ⁽⁶⁾. În cazul în care statele membre doresc să mențină în vigoare scheme de ajutoare de stat pentru serviciile de transport feroviar de marfă care nu îndeplinesc condițiile specifice definite în Hotărârea Altmark ⁽⁷⁾, ele trebuie să comunice aceste scheme de ajutoare Comisiei, astfel încât să poată fi aprobate în prealabil. Schemele respective trebuie evaluate direct în temeiul articolului 93 din TFUE. Dacă aceste scheme nu sunt notificate în prealabil, ele vor constitui ajutoare noi și ilegale, deoarece nu vor mai fi exceptate de la obligația de notificare a ajutoarelor de stat.

2.2. **Definiția obligațiilor de serviciu public; conținutul și normele generale ale contractelor de servicii publice**

Prezentul capitol oferă orientări interpretative privind caracteristicile constitutive ale contractelor de servicii publice, principalele caracteristici ale normelor generale și modul în care autoritățile competente definesc natura și amploarea obligațiilor de serviciu public și ale drepturilor exclusive în contextul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Pe lângă acestea, el abordează condițiile în care poate fi acordată prelungirea duratei contractelor de servicii publice, precum și condițiile pentru subcontractare, inclusiv în cazul operatorilor interni.

⁽¹⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 175, 13.7.1996, p. 7.

⁽³⁾ JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

⁽⁴⁾ Comunicare a Comisiei privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 1.

⁽⁶⁾ Cauza C-179/90 *Merci Convenzionali Porto di Genova SpA/Siderurgica Gabrielli SpA*, REC., 1991 I-5889, punctul 27. Cauza C-242/95 *GT-Link A/S/De Danske Statsbaner (DSB)*, REC., 1997 I-4449, punctul 53. Cauza C-266/96 *Corsica Ferries France SA/Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop, arl and Others*, REC., 1998 I-3949, punctul 45.

⁽⁷⁾ Cauza C-280/00 *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH și Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, REC., 2003 I-7747.

2.2.1. *Articolul 2 litera (i). Caracteristici constitutive ale unui contract de servicii publice*

În conformitate cu articolul 2 litera (i), un contract de servicii publice constă din „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 obligații de serviciu public”. Contractul poate consta de asemenea dintr-o decizie adoptată de autoritatea competentă care poate lua forma unui act legislativ sau normativ individual sau care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează unui operator intern prestarea acestora. Noțiunea de „contract de servicii publice” definită în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 acoperă și concesiunile de servicii publice.

Pentru a ține seama de diferitele regimuri și tradiții juridice ale statelor membre, definiția contractului de servicii publice prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este foarte largă și include diferite tipuri de acte obligatorii din punct de vedere juridic. Ea garantează, prin urmare, faptul că nicio situație juridică nu se situează în afara domeniului de aplicare al regulamentului respectiv, chiar dacă relația dintre autoritatea competentă și operator nu este exprimată în mod oficial și strict sub forma unui contract în sensul cel mai strict al termenului. Din acest motiv, definiția include și contractele de servicii publice constând dintr-o decizie care ia forma unui act legislativ sau normativ individual. Un contract de serviciu public poate consta, de asemenea, dintr-o combinație a următoarelor elemente: un act juridic general care atribuie prestarea serviciilor unui operator și un act administrativ care stabilește cerințele detaliate referitoare la serviciile care urmează a fi prestate și la metoda de calcul a compensației care trebuie aplicată. Definiția acoperă, de asemenea, deciziile adoptate de autoritatea competentă prin care se precizează condițiile în care autoritatea însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea acestora unui operator intern.

2.2.2. *Articolul 2 litera (l). Caracteristicile și procesul de instituire a normelor generale*

Normele generale sunt definite la articolul 2 litera (l) ca fiind măsuri 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”. Normele generale sunt, prin urmare, măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice. Măsura este limitată la zona geografică de competență a autorității, dar nu trebuie neapărat să acopere întreaga zonă geografică. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice. Chiar dacă norma generală este impusă printr-un act unilateral, nu se exclude consultarea operatorilor de servicii publice în mod transparent și nediscriminatoriu, înainte de instituirea normelor generale.

2.2.3. *Articolul 3 alineatele (2) și (3). Stabilirea normelor generale în cadrul și în afara unui contract de servicii publice. Domeniul de aplicare al normelor generale*

În considerentul 17 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se afirmă că „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”.

Statele membre și/sau autoritățile competente pot organiza transportul public prin intermediul unor norme generale precum legile, decretele sau măsurile de reglementare. Cu toate acestea, atunci când respectivele norme generale presupun acordarea unor compensații sau a unor drepturi exclusive, există o obligație suplimentară de a încheia un contract de servicii publice în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Această obligație nu există atunci când normele generale instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din respectivul regulament. În acest caz, nu există obligația de a încheia un contract de servicii publice, iar mecanismul de compensare poate fi definit în baza unor criterii nediscriminatorii, general aplicabile.

O autoritate competentă poate decide să utilizeze normele generale pentru a stabili standarde calitative sau sociale în conformitate cu legislația națională. Dacă normele generale prevăd acordarea de compensații sau dacă autoritatea competentă consideră că punerea în aplicare a normelor generale impune acordarea de compensații, vor trebui încheiate unul sau mai multe contracte de servicii publice care să definească pe de o parte obligațiile, iar pe de altă parte parametrii compensației destinate a acoperi efectul financiar net al acestora, în conformitate cu articolele 4 și 6 și cu anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

2.2.4. Articolul 3 alineatul (3). Notificarea, în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat, a normelor generale privind sistemele de tarife maxime pentru transportul elevilor, studenților, ucenicilor și al persoanelor cu mobilitate redusă, care se situează în afara domeniului de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Articolul 3 alineatul (3) permite statelor membre să excludă din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 normele generale privind compensațiile financiare pentru obligațiile de serviciu public care instituie tarife maxime pentru transportul elevilor, studenților, ucenicilor și persoanelor cu mobilitate redusă. În cazul în care un stat membru decide să facă acest lucru, autoritățile naționale trebuie să evalueze însă dispozițiile referitoare la compensații în temeiul dispozițiilor tratatului, în special cele referitoare la ajutoarele de stat. Dacă aceste norme generale constituie ajutor de stat, statul membru trebuie să notifice normele respective Comisiei, în conformitate cu articolul 108 din TFUE.

2.2.5. Articolul 2 litera (e) și articolul 4 alineatul (1). Definiția dată de autoritățile competente naturii și amplitudinii obligațiilor de serviciu public și domeniului de aplicare al contractelor de servicii publice

Articolul 14 din TFUE și Protocolul nr. 26 privind serviciile de interes general anexat la TFUE stipulează principiile generale care guvernează modul în care statele membre definesc și furnizează serviciile de interes economic general. Articolul 14 din TFUE prevede că „Uniunea și statele membre, fiecare în limita competențelor care le revin și în limita domeniului de aplicare a tratatelor, asigură funcționarea serviciilor respective [servicii de interes economic general (SIEG)] pe baza principiilor și în condiții, în special economice și financiare, care să le permită îndeplinirea misiunilor lor”. În conformitate cu Protocolul nr. 26, autoritățile naționale, regionale și locale joacă un rol esențial și dețin ample competențe discreționare în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general, într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor. Faptul că se depun eforturi pentru ca SIEG-urile să atingă un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, să ofere un tratament egal și să promoveze accesul universal și drepturile utilizatorilor reprezintă o valoare comună la nivelul Uniunii. Posibilitățile ca statele membre să ofere, să mandateze și să organizeze servicii de interes economic general în domeniul transportului public de călători feroviar și rutier sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. La articolul 1 din Regulamentul nr. 1370/2007 se menționează că scopul acestui 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.” Astfel cum se menționează la articolul 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „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”⁽¹⁾. Astfel, în cadrul stabilit de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, statele membre dispun de o largă marjă de apreciere pentru a defini obligațiile de serviciu public în conformitate cu necesitățile utilizatorilor finali.

Cel mai adesea, dar nu întotdeauna, obligațiile de serviciu public se pot referi la cerințe specifice impuse operatorului de servicii publice în ceea ce privește, de exemplu, frecvența serviciilor, calitatea acestora, furnizarea de servicii în special la stațiile intermediare mai mici care s-ar putea să nu fie atractive din punct de vedere comercial, precum și furnizarea de trenuri dimineața devreme și seara târziu. Ca exemplu (ilustrativ), Comisia consideră că serviciile clasificate ca servicii publice trebuie să fie destinate cetățenilor sau să fie în interesul societății în ansamblul ei. Autoritățile competente definesc natura și domeniul de aplicare al obligațiilor de serviciu public, respectând în același timp principiile generale din tratat. Pentru atingerea obiectivelor regulamentului, și anume garantarea unor servicii de transport de călători sigure, rentabile și de înaltă calitate, autoritățile competente trebuie să depună eforturi în vederea furnizării acestor servicii în mod

⁽¹⁾ Această abordare este în concordanță cu abordarea generală a Comisiei în ceea ce privește serviciile de interes economic general din alte sectoare. A se vedea, în particular, punctul 48 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

sustenabil, atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere financiar. În contextul încheierii contractelor, definită la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ambele părți la contract se pot aștepta ca drepturile să le fie respectate și trebuie să își îndeplinească obligațiile contractuale. Aceste drepturi și obligații le includ pe cele financiare. Domeniul geografic de aplicare al contractelor de servicii publice ar trebui să permită autorităților competente să optimizeze aspectele economice ale serviciilor publice de transport exploatare sub responsabilitatea lor, inclusiv, atunci când este cazul, efectele de rețea la nivel local, regional și subnațional. Efectele de rețea permit furnizarea rentabilă de servicii publice de transport, datorită finanțării încrucișate între serviciile rentabile și cele nerentabile. La rândul său, acest fapt ar trebui să le permită autorităților să-și atingă obiectivele stabilite de politica din domeniul transporturilor, garantând, în același timp, după caz, condițiile pentru o concurență reală și loială în rețea, de exemplu, deschizând calea pentru anumite servicii de mare viteză.

2.2.6. Articolul 2 litera (f) și articolul 3 alineatul (1). Definiția naturii și amplitudinii drepturilor exclusive pentru a se asigura respectarea legislației UE

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1), în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator un drept exclusiv și/sau o compensație în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, trebuie încheiat un contract de serviciu public. La articolul 2 litera (f), dreptul exclusiv este definit ca fiind „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”. Acest drept poate fi stabilit printr-un instrument legislativ, normativ sau administrativ. Deseori, contractul de servicii publice stabilește condițiile de exercitare a dreptului exclusiv, mai exact domeniul geografic de aplicare și durata acestuia. Exclusivitatea protejează întreprinderea de concurența altor operatori pe o piață specifică, în măsura în care nicio altă întreprindere nu poate furniza același serviciu. Cu toate acestea, statele membre pot acorda anumite drepturi care par neexclusive, dar care împiedică de fapt alte întreprinderi să participe pe piață, prin intermediul unor norme legislative sau al unor practici administrative. De exemplu, dispozitivele administrative care acordă autorizația de a opera servicii de transport public sub rezerva îndeplinirii unor criterii, cum ar fi un anumit volum și o anumită calitate a acestor servicii, ar putea avea ca efect practic limitarea numărului operatorilor de pe piață. Comisia consideră că noțiunea de exclusivitate utilizată în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 acoperă și această din urmă situație.

Pentru a asigura buna funcționare a pieței interne a serviciilor de transport public, autoritățile competente ar trebui să dea o definiție exactă a noțiunii de drepturi exclusive, ca fiind acele drepturi care nu depășesc ceea ce este necesar pentru a asigura protecția economică corespunzătoare a serviciilor în cauză, lăsând în același timp loc și pentru alte tipuri de servicii, atunci când este posibil. În acest context, considerentul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că 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.” Comisia ar dori să sublinieze însă că, chiar și în cadrul unui sistem dereglementat, introducerea unor acorduri contractuale care să promoveze accesul anumitor segmente ale populației la serviciile de transport cu autobuzul constituie o obligație de serviciu public. Această obligație intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 ⁽¹⁾.

Dacă se aplică toate condițiile de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, inclusiv aceea conform căreia un operator de transport public beneficiază de un drept exclusiv, contractul de servicii publice care trebuie încheiat poate fi atribuit direct, de exemplu, în cazul unui contract de mică valoare și în cazul unei întreprinderi operatoare mici și mijlocii, dacă sunt îndeplinite condițiile de la articolul 5 alineatul (4).

2.2.7. Articolul 4 alineatul (4). Condițiile în care poate fi acordată o prelungire cu 50 % a duratei contractului de servicii publice

Articolul 4 alineatul (3) prevede că durata maximă a unui contract de servicii publice va fi „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”. Articolul 4 alineatul (4) permite prelungirea duratei unui contract de servicii publice cu 50 %, dacă este necesar, având în vedere condițiile de amortizare a activelor.

⁽¹⁾ A se vedea Decizia Comisiei privind ajutorul nr. N 588/2002 –Regatul Unit, BSO – subvenții pentru servicii de transport cu autobuzul pe distanțe mari.

Această prelungire poate fi acordată dacă operatorul de servicii publice pune la dispoziție active semnificative în raport cu totalul activelor necesare pentru a presta serviciile de transport de călători acoperite de contractul de servicii publice și care sunt predominant legate de serviciile de transport de călători acoperite de contract.

Interpretarea acestor două condiții depinde de circumstanțele specifice fiecărui caz în parte. După cum se subliniază în considerentul 15 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „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.” În plus, în cazul contractelor care se întind pe o perioadă foarte lungă, atribuirea corectă a riscurilor între operator și autoritate devine dificilă, din cauza gradului tot mai ridicat de incertitudine. Pe de altă parte, în considerentul 15 se stipulează că 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 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Orice decizie privind prelungirea cu 50 % a duratei unui contract de servicii publice ar trebui să facă obiectul următoarelor considerații: contractul de servicii publice trebuie să oblige operatorul să investească în active cum ar fi, de exemplu, materialul rulant, instalațiile de întreținere sau infrastructura, a căror perioadă de amortizare este excepțional de lungă.

În mod normal, autoritatea competentă va decide prelungirea duratei contractului înainte de atribuirea unui nou contract. Dacă prelungirea duratei trebuie decisă în timp ce contractul se află în curs, deoarece, de exemplu din considerente tehnice, investițiile planificate în material rulant nou nu se realizează la începutul perioadei contractuale, ci într-o etapă ulterioară, această posibilitate trebuie să fie indicată în mod clar în documentația de atribuire, iar această opțiune trebuie să se reflecte în mod corespunzător la nivel de compensare. În orice caz, prelungirea totală a contractului nu trebuie să depășească 50 % din durata prevăzută la articolul 4 alineatul (4).

2.2.8. Articolul 4 alineatul (5). Opțiuni disponibile pentru autoritățile competente, dacă acestea consideră oportună luarea unor măsuri de protecție a personalului în caz de schimbare a operatorului

Articolul 4 alineatul (5) prevede că 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 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 ⁽¹⁾. În cazul în care autoritățile competente solicită operatorilor de servicii publice să respecte anumite standarde sociale, documentele 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.

În ceea ce privește protecția personalului, autoritățile competente au, în esență, următoarele opțiuni în cazul schimbării operatorului, conform principiului subsidiarității și după cum se menționează în considerentele 16 și 17:

- (i) să nu ia nicio măsură specifică. În acest caz, drepturi ale angajaților precum transferul de personal trebuie acordate doar dacă sunt îndeplinite condițiile pentru aplicarea Directivei 2001/23/CE, de exemplu, atunci când există un transfer de active corporale importante, cum ar fi materialul rulant ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

⁽²⁾ În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, Directiva 2001/23/CE se aplică unui transfer de întreprindere care are loc în baza unei proceduri de licitație pentru atribuirea unui contract de servicii publice. În sectoarele de activitate bazate pe active corporale, cum ar fi transportul cu autobuzul sau cu trenul, directiva se aplică în cazul în care sunt transferate active corporale semnificative. Faptul că nu este transferat dreptul de proprietate asupra activelor corporale utilizate anterior de către un cedent și preluate de către entitatea căreia i se transferă activele, de exemplu în cazul în care activele corporale preluate de noul contractant nu aparțineau predecesorului său, ci au fost furnizate de către autoritatea contractantă, nu exclude existența unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE; a se vedea, în acest sens, memorandumul Comisiei privind drepturile lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, la adresa: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=707&langId=en&intPageId=208>

- (ii) să solicite un transfer al personalului angajat anterior pentru a presta servicii, cu drepturile de care ar fi beneficiat personalul, fie că Directiva 2001/23/CE se aplică sau nu, dacă a existat un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE. Considerentul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 explică faptul că „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.”
- (iii) să solicite operatorului de transport public să respecte anumite standarde sociale în ceea ce privește întregul personal implicat în furnizarea de servicii de transport public „Pentru a asigura condiții de concurență transparente și comparabile între operatori și pentru a evita riscul de dumping social, [...]”, astfel cum se menționează în considerentul 17 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. De exemplu, aceste standarde ar putea eventual să se refere la un acord colectiv la nivel de întreprindere sau la un acord colectiv încheiat pentru segmentul de piață în cauză.
- (iv) să aplice o combinație a opțiunilor (ii) și (iii).

Pentru a asigura transparența condițiilor de ocupare a forței de muncă, atunci când autoritățile competente solicită un transfer de personal sau impun anumite standarde sociale, ele au obligația de a specifica aceste obligații clar și în detaliu în documentele de atribuire și în contractele de servicii publice.

2.2.9. *Articolul 5 alineatul (2) litera (e). Condiții de subcontractare în cazul contractelor de servicii publice atribuite de operatori interni*

Contractele de servicii publice atribuite direct unui operator intern pot fi subcontractate în condiții stricte. Într-un astfel de caz, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (e), operatorul intern trebuie să presteze el însuși „cea mai mare parte” a serviciilor publice de transport de călători. Prin această dispoziție, legislatorul a dorit să garanteze faptul că noțiunea de „operator intern” aflat sub controlul autorității competente nu este lipsită de sens, deoarece în caz contrar operatorului intern i s-ar permite să subcontracteze totalitatea serviciilor de transport sau o mare parte a acestora către o altă entitate. Prin urmare, articolul 5 alineatul (2) litera (e) își propune să evite înființarea unor operatori interni falși. Furnizarea de servicii publice de transport de călători de către un operator intern reprezintă o excepție de la principiul prevăzut la articolul 5 alineatul (3), în conformitate cu care contractele de servicii publice se atribuie „pe baza unei proceduri competitive de atribuire”. Conform considerentului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „[...] introducerea unei concurențe reglementate între operatori duce la servicii mai atractive și mai inovatoare la costuri mai scăzute [...]”. Fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, ar fi rezonabil să se considere că subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solidă, în special din punctul de vedere al obiectivelor stabilite la articolul 5 alineatul (2) litera (e), după cum s-a arătat mai sus. De obicei, aceste servicii de transport sunt exprimate în termeni de valoare. În orice caz, subcontractarea de către operatorii interni trebuie să fie efectuată cu respectarea legislației pertinente privind achizițiile publice.

În fine, în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu există nicio prevedere conform căreia contractul de servicii publice nu ar putea să stipuleze un procent minim de servicii de transport, în termeni de valoare, care să poată fi subcontractat de operator în cadrul unui contract de servicii publice. Contractul poate stipula un astfel de procent, cu condiția respectării dispozițiilor regulamentului menționat, în special a celor referitoare la procentul maxim dintr-un contract de servicii publice care poate fi subcontractat.

2.3. **Atribuirea contractelor de servicii publice**

Acest capitol oferă orientări interpretative privind o serie de dispoziții referitoare la atribuirea contractelor de servicii publice. Orientările se referă la condițiile în care contractele de servicii publice pot fi atribuite direct, precum și la cerințele aplicabile procedurilor competitive de atribuire a contractelor de servicii publice.

2.3.1. *Articolul 5 alineatul (2) litera (b). Condițiile în care un contract de servicii publice poate fi atribuit direct unui operator intern*

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite autorităților competente locale să furnizeze ele însele servicii publice de transport feroviar sau rutier de călători sau să atribuie un contract de servicii publice direct unui operator intern. Cu toate acestea, în cazul în care optează pentru a doua variantă, autoritățile trebuie să respecte un anumit număr de norme și condiții stricte, prevăzute la articolul 5 alineatul (2). Comisia constată următoarele:

- (i) Articolul 5 alineatul (2) prevede că un contract de servicii publice poate fi atribuit direct unor operatori interni de către o autoritate sau un grup de autorități locale competente care prestează servicii publice de transport de călători integrate. Aceasta înseamnă că serviciile de transport public de călători din cadrul unui contract atribuit în mod direct de un grup de autorități locale competente trebuie să fie integrate atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului de care este responsabil grupul de autorități în cauză. Comisia consideră, de asemenea, că domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea unei autorități locale competente sau a unui grup de astfel de autorități ar trebui să fie definit astfel încât, în mod normal, aceste servicii locale să răspundă necesităților unei aglomerații urbane și/sau ale unui diviziuni administrative rurale.
- (ii) Normele privind controlul exercitat asupra operatorului intern de către autoritatea competentă, definite la articolul 2 litera (j) și specificate la articolul 5 alineatul (2), trebuie să fie întotdeauna respectate. Operatorul intern trebuie să fie „o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă [...] exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”. Articolul 5 alineatul (2) litera (a) prevede o serie de criterii care trebuie luate în considerare pentru a stabili dacă o autoritate competentă exercită un control efectiv asupra propriului operator intern. Aceste criterii sunt „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”. Evaluarea controlului trebuie să se bazeze pe toate criteriile, dacă acestea sunt relevante.
- În ceea ce privește criteriul proprietății, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100 % din capitalul operatorului intern. Acest aspect ar putea fi relevant, de exemplu, în cazul parteneriatelor public-privat. În această privință, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 interpretează noțiunea de operator „intern” (in-house) într-un sens mai larg decât Curtea de Justiție a Uniunii Europene în jurisprudența sa ⁽¹⁾. Cu toate acestea, existența unui control eficace din partea autorității competente trebuie să fie demonstrată prin alte criterii, după cum se menționează la articolul 5 alineatul (2) litera (a).
- (iii) Pentru a reduce denaturarea concurenței, articolul 5 alineatul (2) litera (b) prevede că activitățile de transport ale operatorilor interni și ale oricărui organism sau organisme aflate sub controlul acestora sunt limitate geografic la teritoriul autorității competente sau controlate în comun de către o autoritate locală competentă. Astfel, acești operatori sau organisme nu pot participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente. Articolul 5 alineatul (2) litera (b) este redactat în mod deliberat în termeni generali, pentru a preveni crearea unor structuri corporative cu scopul de a eluda respectiva limitare geografică. Fără a aduce atingere dispozițiilor privind liniile de ieșire menționate la punctul (v), Comisia va fi deosebit de strictă în aplicarea acestei dispoziții privind limitarea geografică, în special atunci când operatorul intern și un alt organism care asigură servicii de transport sunt ambii controlați de o autoritate locală competentă.
- (iv) prin analogie cu jurisprudența în materie de servicii publice și concesiuni, care stipulează că activitățile operatorului intern nu ar trebui să aibă „orientare de piață” ⁽²⁾, condiția impusă la articolul 5 alineatul (2) litera (b), conform căreia „operatorul intern [...] trebuie să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, [...] și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente” ar trebui interpretată după cum urmează: operatorul intern sau entitatea influențată de acesta nu trebuie să exploateze servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.
- (v) Articolul 5 alineatul (2) litera (b) permite operatorilor interni să exploateze „linii de ieșire sau [alte] elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine”. Această dispoziție oferă o anumită flexibilitate, prin faptul că acoperă transportul între regiunile învecinate. În consecință, operatorii interni pot opera servicii de transport în afara teritoriului propriei autorități locale competente, într-o oarecare măsură. Pentru a evalua dacă serviciile prestate în

⁽¹⁾ Cauza C-324/07 *Coditel Brabant SA/Commune d'Uccle și Région de Bruxelles-Capitale*, REC., 2008, p. I-8457, punctul 30.

⁽²⁾ Jurisprudența referitoare la întreprinderile interne (in-house) nu se referă la vreo condiție prin care să li se interzică acestora participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității competente. Cu toate acestea, jurisprudența a indicat în mod clar că o întreprindere care devine orientată către piață îngreunează controlul exercitat de autoritatea locală (a se vedea cauza C-458/03 *Parking Brixen GmbH/Gemeinde Brixen și Stadtwerke Brixen AG*, REC., 2005, p. I-08585).

temeiul unui contract de servicii publice sunt conforme cu această dispoziție, ar trebui aplicate următoarele criterii: în ce măsură serviciile prestate conectează teritoriul autorității competente în cauză cu un teritoriu învecinat și în ce măsură ele sunt servicii auxiliare, mai degrabă decât principalul scop al activităților de transport public desfășurate în cadrul unui contract de servicii publice. Comisia va evalua măsura în care activitățile de transport public desfășurate au un caracter secundar, prin compararea volumului acestora, măsurat în vehicul/km sau tren/km, cu volumul total al activităților de transport public care fac obiectul contractului sau al contractelor operatorului intern.

2.3.2. *Articolul 5 alineatul (3). Cerințe procedurale pentru organizarea procedurilor competitive de atribuire a contractelor de servicii publice*

Articolul 5 alineatul (3) prevede că, atunci când autoritatea competentă face apel la un terț, altul decât un operator intern, pentru prestarea de servicii publice de transport de călători, ea trebuie să atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire care trebuie să fie echitabilă, deschisă, transparentă și nediscriminatorie.

Articolul 5 alineatul (3) oferă puține detalii suplimentare referitor la condițiile în care ar trebui organizată procedura competitivă de atribuire. După cum este prevăzut la punctul 2.4.1, procedurile de atribuire a contractelor trebuie să fie concepute astfel încât să creeze condițiile unei concurențe efective. Aplicarea principiilor generale ale tratatului, cum ar fi principiile transparenței și nediscriminării, implică de exemplu publicarea, împreună cu documentele de licitație, a criteriilor de evaluare aplicate pentru selecția ofertelor. Deși nu este obligatoriu, statele membre pot aplica, dacă doresc, normele procedurale mai detaliate ale legislației Uniunii în domeniul achizițiilor publice, cum ar fi Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE sau Directiva 2014/23/UE privind concesiunile.

Cu toate acestea, după preselecția ofertelor, autoritatea competentă poate de asemenea decide, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, să negocieze cu părțile preselectate, în cazul existenței unor cerințe specifice sau complexe. Un exemplu în acest sens este situația în care operatorii participanți la licitație trebuie să propună soluții de transport inovatoare din punct de vedere tehnologic, pentru a răspunde cerințelor publicate în documentele de licitație. Chiar dacă se recurge la preselecție și la negociere, procedura de selecție și de atribuire trebuie totuși să respecte toate condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (3).

Pentru a le oferi potențialilor ofertanți șanse egale și echitabile, intervalul de timp scurs între momentul lansării procedurii competitive de atribuire și momentul depunerii ofertelor, precum și intervalul de timp cuprins între lansarea procedurii competitive de atribuire și momentul în care trebuie să înceapă operarea serviciilor de transport, trebuie să aibă o lungime adecvată și rezonabilă.

Pentru a face procedura competitivă de atribuire mai transparentă, autoritățile competente ar trebui să furnizeze potențialilor ofertanți toate datele tehnice și financiare relevante, inclusiv informații privind alocarea costurilor și a veniturilor, dacă acestea sunt disponibile, pentru a-i sprijini în pregătirea ofertelor. Acest schimb de informații nu poate submina însă protecția legitimă a intereselor comerciale ale terților. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură feroviară și toate celelalte părți relevante ar trebui să pună la dispoziția autorităților competente date exacte și la obiect, pentru a le permite acestora să își îndeplinească obligația de informare.

2.3.3. *Articolul 5 alineatul (4). Condițiile în care o autoritate competentă poate atribui un contract de servicii publice în mod direct, în cazul unui volum contractual redus sau al unui IMM*

În caz de atribuire directă a unui contract de servicii publice de valoare redusă ori de atribuire a unui contract de servicii publice către un operator mic sau mijlociu [articolul 5 alineatul (4)], autoritatea competentă poate atribui contractul direct, fără a recurge la o procedură competitivă de atribuire. Un contract de servicii publice este considerat a fi de valoare redusă dacă valoarea sa medie anuală este inferioară cifrei de 1 milion EUR sau dacă el implică prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. Un operator mic sau mijlociu este o întreprindere care exploatează maximum 23 de autovehicule. În acest caz, plafoanele pot fi mărite la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 milioane EUR sau la prestarea anuală de servicii de transport public pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

În cazul IMM-urilor, pragul definit pentru „vehicule” indică faptul că această dispoziție se referă la transportul cu autobuzul, ea neacoperind transportul cu tramvaiul, metroul sau trenul. Pragul de 23 vehicule trebuie să fie interpretat în mod restrictiv, pentru a nu se abuza de caracterul excepțional al articolului 5 alineatul (4). Prin urmare, termenul „vehiculele exploatare” trebuie interpretat ca făcând referire la numărul total de vehicule exploatare de operatorul de transport public și nu la cel al vehiculelor exploatare pentru prestarea unor servicii care fac obiectul unui contract de servicii publice.

Cu toate acestea, legiuitorul național poate decide să oblige, în aceste cazuri, propria autoritate competentă să aplice norma conform căreia contractele de servicii publice trebuie atribuite printr-o procedură competitivă de atribuire echitabilă, deschisă, transparentă și nediscriminatorie.

2.3.4. Articolul 5 alineatul (4). Posibilitatea ca statele membre să stabilească plafoane mai scăzute, pentru a permite atribuirea directă în cazul contractelor cu valoare redusă sau al operatorilor mici și mijlocii

În aceeași măsură în care articolul 5 alineatul (4) permite statelor membre (i) să impună propriilor autorități competente aplicarea normei conform căreia contractele de servicii publice trebuie să fie atribuite printr-o procedură competitivă de atribuire care să fie echitabilă, deschisă, transparentă și nediscriminatorie în cazul contractelor de valoare redusă sau al operatorilor mici și mijlocii, statele membre pot decide de asemenea (ii) să reducă plafoanele stabilite prin dispoziția respectivă, pentru atribuirea directă a unor astfel de contracte sau (iii) să aplice plafoanele prevăzute la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

2.3.5. Articolul 5 alineatul (6). Serviciile feroviare care pot beneficia de procedura de atribuire directă

Articolul 5 alineatul (6) permite autorităților competente să atribuie direct contracte de servicii publice pentru transportul feroviar, „cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul”.

Atunci când acordă terților contracte pentru prestarea de servicii de interes general, autoritățile trebuie să respecte principii generale din tratat, cum ar fi transparența și egalitatea de tratament⁽¹⁾. Contractele atribuite direct, în temeiul articolului 5 alineatul (6), nu sunt exonerate de obligația de a respecta aceste principii ale tratatului. Acesta este motivul pentru care Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede, în acest sens, la articolul 7 alineatele (2) și (3), că autoritățile competente trebuie să publice anumite informații referitoare la contractele de servicii publice atribuite direct în sectorul transportului feroviar, cu cel puțin un an înainte de atribuirea respectivă și la un an după survenirea acesteia.

Excepția de la regula generală a procedurii competitive de atribuire trebuie aplicată restrictiv. De exemplu, serviciile de substituție a transportului feroviar cu transportul cu autobuzul sau autocarul, pe care operatorul de servicii publice poate fi obligat să le presteze în temeiul unei obligații contractuale, în caz de perturbări ale rețelei feroviare, nu pot fi considerate drept servicii de transport feroviar și, prin urmare, nu intră sub incidența articolului 5 alineatul (6). Este, prin urmare, necesar ca subcontractarea unor astfel de servicii de substituție a transportului feroviar cu transportul cu autobuzul sau autocarul să se efectueze în conformitate cu legislația pertinentă privind achizițiile publice.

Includerea sau nu a anumitor tipuri de sisteme de transport feroviar urban sau suburban, cum ar fi S-Bahn (în Austria, Germania și Danemarca) și RER (în Franța) sau a unor moduri de transport similare cu „alte moduri de transport pe șine” (de exemplu, serviciile de metrou sau tramvai), precum anumite servicii tramvai-tren și anumite servicii automate de transport feroviar operate cu ajutorul unor sisteme de ghidare optice, în exceptarea de la articolul 5 alineatul (6) referitoare la transportul feroviar trebuie evaluată de la caz la caz, prin aplicarea unor criterii corespunzătoare. În mod particular, acest lucru va depinde de aspecte cum ar fi măsura în care sistemele în cauză sunt interoperabile în mod normal și/sau partajează infrastructura cu rețeaua tradițională de transport feroviar greu. Deși serviciile tramvai-tren utilizează în fapt infrastructura de transport feroviar greu, datorită caracteristicilor speciale ale acestora, ele trebuie considerate „alte moduri de transport pe șine”.

2.3.6. Modificări ale contractelor de servicii publice

În cazul în care trebuie modificate contracte de servicii publice aflate în curs, de exemplu atunci când volumul serviciilor de transport și valoarea corespunzătoare a compensației trebuie adaptate ca urmare a prelungirii unei linii de metrou, se pune întrebarea dacă autoritatea competentă ar trebui să lanseze o nouă procedură de atribuire sau dacă contractul poate fi modificat fără lansarea unei astfel de proceduri.

Curtea de Justiție a hotărât că, în cazul unor modificări minore, nesubstanțiale, este posibil să nu fie necesară o nouă procedură de atribuire pentru asigurarea respectării unor principii generale ale tratatului, cum ar fi

⁽¹⁾ A se vedea de exemplu considerentul 20 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „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.”

transparența și nediscriminarea și că ar putea fi suficientă o simplă modificare a contractului ⁽¹⁾. Potrivit Curții, pentru a garanta transparența procedurilor și egalitatea de tratament între ofertanți, în cazul unor modificări substanțiale ale dispozițiilor esențiale ale contractelor de concesiune de servicii sau ale contractelor care fac obiectul directivelor privind achizițiile publice este necesară atribuirea unui nou contract, în anumite cazuri. Acest lucru este valabil în special atunci când caracterul noilor dispoziții diferă semnificativ de cel al contractului inițial, demonstrând prin urmare voința părților de a renegocia clauzele esențiale ale respectivului contract.

Potrivit Curții, modificarea unui contract pe parcursul derulării sale poate fi considerată substanțială dacă se introduc condiții care, dacă ar fi făcut parte din procedura de atribuire inițială, ar fi permis acceptarea unor ofertanți, alții decât cei admiși inițial sau ar fi permis acceptarea unei oferte, alta decât cea acceptată inițial.

Deoarece Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu prevede dispoziții specifice în acest sens, principiile jurisprudenței enunțate mai sus sunt pe deplin aplicabile modificărilor contractelor de servicii publice care intră sub incidența acestui regulament. Pentru a determina ce constituie modificări nesubstanțiale, este necesară efectuarea unei evaluări de la caz la caz, pe baza unor criterii obiective ⁽²⁾.

2.4. Compensația de serviciu public

Normele privind compensația prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 garantează absența supra-compensării și respectarea normelor tratatului. De asemenea, ele abordează conceptele de profit rezonabil și de stimulare a eficienței, aspectele legate de subvenționarea încrucișată a activităților comerciale cu compensația plătită pentru obligațiile de serviciu public și cele legate de subcompensare, precum și procedurile de investigare ex-ante și ex-post ale Comisiei referitoare la compensația pentru obligația de serviciu public.

2.4.1. *Articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (3). Absența supracompensării în cazul unui contract de servicii publice atribuit pe baza unei proceduri de atribuire deschise și competitive*

Spre deosebire de alte sectoare economice, articolul 106 alineatul (2) din TFUE nu se aplică în cazurile în care compensațiile sunt plătite pentru obligațiile de serviciu public din transportul terestru. Aceste compensații intră mai degrabă sub incidența articolului 93 din TFUE. În consecință, normele Uniunii referitoare la compensațiile pentru servicii de interes economic general ⁽³⁾, care se bazează pe articolul 106 alineatul (2) din TFUE, nu se aplică transporturilor interioare ⁽⁴⁾.

În ceea ce privește servicii publice de transport feroviar și rutier de călători, în cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ea trebuie considerată compatibilă cu piața internă și trebuie exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv.

Această prezumție de compatibilitate și exceptare de la obligația de notificare nu se referă la posibilul caracter de ajutor de stat al compensației plătite pentru prestarea de servicii de transport public. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Cauza C-337/98 *Comisia/Franța*, REC., 2000, p. I-8377, punctele 44 și 46, Cauza C-454/06 *pressetext Nachrichtenagentur REC.*, 2008, p. I-4401, punctul 34 și Cauza C-91/08 *Wall AG REC.*, 2010, p. I-02815, punctele 37 și 38.

⁽²⁾ În Cauza *Wall AG*, Curtea de Justiție a subliniat că schimbarea subcontractantului, chiar dacă posibilitatea acestei schimbări este prevăzută în contract, poate constitui, în cazuri excepționale, o modificare substanțială a uneia dintre prevederile esențiale ale unui contract de concesiune, atunci când utilizarea unui subcontractant în detrimentul altuia este, din punctul de vedere al caracteristicilor speciale ale serviciilor în cauză, un factor decisiv în încheierea contractului, fapt care trebuie în orice caz confirmat de instanța de trimitere.

⁽³⁾ În acest sens, Decizia Comisiei privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3) și Cadrul UE pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽⁴⁾ Cu toate acestea, Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei privind aplicarea articolelor 107 și 108 [...] în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p. 8) se aplică transportului terestru.

⁽⁵⁾ Cauza C-280/00 *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. I-7747. A se vedea, în mod particular, secțiunea 3 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

O procedură competitivă de atribuire, deschisă, transparentă și nediscriminatorie în sensul articolului 5 alineatul (3) va reduce la minimum compensația publică pe care autoritățile competente trebuie să o plătească prestatorului de servicii pentru a obține nivelul de serviciu public cerut de procedură, împiedicând astfel supracompensarea. În acest caz, nu este necesar să se aplice normele detaliate privind compensațiile, prevăzute în anexă.

Pentru a se conforma articolului 5 alineatul (3), procedurile de achiziții publice trebuie să fie concepute în așa fel încât să creeze condițiile unei concurențe reale. Caracteristicile exacte ale procedurii de atribuire pot varia în conformitate cu articolul 5 alineatul (3), care permite, de exemplu, existența unei anumite marje de negociere între autoritatea competentă și societățile care au prezentat oferte în cadrul procedurii de atribuire. Aceste negocieri trebuie să fie însă echitabile și să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De exemplu, o procedură negociată în întregime, fără publicarea prealabilă a unui anunț de atribuire a contractului, este contrară principiilor transparenței și nediscriminării prevăzute la articolul 5 alineatul (3). Prin urmare, o astfel de procedură nu este conformă articolului 5 alineatul (3). În mod similar, o procedură de atribuire care este concepută în așa fel încât să restrângă în mod nejustificat numărul potențialilor ofertanți nu este conformă cu articolul 5 alineatul (3). În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire.

Criteriile de selecție, printre care se numără, de exemplu, criteriile de calitate, de mediu sau sociale, ar trebui să fie strâns legate de obiectul serviciilor prestate. Autoritatea contractantă este liberă să stabilească standarde calitative care trebuie îndeplinite de toți operatorii economici sau să țină seama, în decizia sa de atribuire, de aspectele calitative legate de diferitele propuneri.

În cele din urmă, pot exista circumstanțe în care o procedură de achiziții publice, desfășurată în conformitate cu articolul 5 alineatul (3), să nu dea naștere unei concurențe suficient de deschise și autentice. Acest lucru s-ar putea întâmpla, de exemplu, din cauza complexității sau a amplitudinii serviciilor furnizate sau din cauza infrastructurii sau activelor necesare, deținute de un anumit furnizor de servicii sau care trebuie furnizate pentru executarea contractului.

2.4.2. Articolul 6. Absența supracompensării în cazul contractelor de servicii publice atribuite în mod direct

Atribuirea directă a unui contract de servicii publice în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) sau (6) ori impunerea de norme generale în sensul articolului 3 alineatul (2) nu garantează reducerea la minimum a nivelului compensației. Acest lucru se datorează faptului că atribuirea directă nu va apărea ca rezultat al interacțiunii concurențiale a forțelor pieței, ci mai degrabă al unei negocieri directe între autoritatea competentă și prestatorul de servicii.

Articolul 6 alineatul (1) prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării. Anexa la regulamentul respectiv prevede un control *ex post* pentru a se asigura că plățile compensatorii nu sunt mai mari decât costurile nete reale ale furnizării serviciului public, pe durata contractului. În plus, Comisia consideră că, în principiu, controalele regulate sunt necesare pe durata contractului, pentru a detecta și a evita escaladarea situațiilor de supracompensare clare, aflate într-un stadiu incipient. Este vorba aici, în mod particular, de contractele pe termen lung.

Compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.

În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public (de exemplu, salariile mecanicilor de locomotivă, curentul de tracțiune, întreținerea materialului rulant, costurile generale – cum ar fi costurile de management și administrare – precum și costurile contractuale ale întreprinderilor afiliate). Atunci când întreprinderea desfășoară și alte activități care nu intră în domeniul de aplicare al serviciului public, pe lângă costurile directe necesare îndeplinirii serviciului public poate fi luată în considerare și o parte corespunzătoare a costurilor partajate între serviciul public și

celelalte activități (cum ar fi costurile de închiriere a birourilor, salariile contabililor sau ale personalului administrativ). Dacă întreprinderea deține mai multe contracte de servicii publice, costurile comune trebuie să fie repartizate nu doar între contractele de servicii publice și celelalte activități, ci și între diferitele contracte de servicii publice. Pentru a determina proporția adecvată a costurilor comune care este luată în considerare în cadrul costurilor serviciului public, pot fi luate drept criteriu de referință prețurile pieței pentru utilizarea resurselor, în cazul în care acestea sunt disponibile. Dacă aceste prețuri nu sunt disponibile, se pot folosi și alte metode, atunci când este cazul.

Veniturile legate direct sau indirect de prestarea serviciului public, cum ar fi veniturile realizate din vânzarea de bilete, de alimente sau de băuturi, trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

Exploatarea serviciilor publice de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice de către o întreprindere de transport angajată și în alte operațiuni comerciale poate genera efecte pozitive induse la nivel de rețea. De exemplu, un operator își poate mări clientela prin deservirea, în cadrul unui contract de servicii publice, a unei anumite rețele care oferă legături către alte rute exploatare în condiții comerciale. Comisia salută efectele induse la nivel de rețea, precum cele generate de eliberarea biletelor directe (through-ticketing) și de crearea unor orare integrate, cu condiția ca ele să fie concepute în beneficiul pasagerilor. Comisia este, de asemenea, conștientă de dificultățile practice legate de cuantificarea acestor potențiale efecte de rețea. Cu toate acestea, în conformitate cu anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, toate aceste beneficii financiare cuantificabile trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

2.4.3. Articolul 4 alineatul (1) și anexa. Noțiunea de „profit rezonabil”

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c), costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Anexa precizează că o compensație pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Anexa precizează că noțiunea de „profit rezonabil” trebuie interpretată ca fiind o 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. Nu se oferă însă orientări suplimentare privind nivelul corespunzător al „ratei rentabilității” sau al „profitului rezonabil”.

Deși Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor europene privind ajutorul de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea de servicii de interes economic general ⁽¹⁾ (Comunicarea SIEG) se bazează pe un temei juridic diferit de cel al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și prin urmare nu este aplicabilă atunci când compensația este plătită pentru obligații de serviciu public în domeniul transportului terestru, ea oferă unele îndrumări privind stabilirea nivelului de profit rezonabil, care ar putea servi ca indicație pentru autoritățile competente, atunci când atribuie contracte de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ⁽²⁾. Comunicarea SIEG explică faptul că atunci când „există o remunerație general acceptată pe piață pentru un serviciu dat, această remunerație practică pe piață oferă cea mai bună referință pentru stabilirea nivelului compensației în absența unei proceduri de achiziții” ⁽³⁾. În mod ideal, aceste criterii de referință ar trebui preluate din contracte aparținând aceluiași sector de activitate, având caracteristici similare și provenind din același stat membru. Profitul rezonabil trebuie să se alinieze, prin urmare, condițiilor normale ale pieței și nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a reflecta nivelul de risc al serviciului prestat.

Asemenea criterii de referință nu există însă întotdeauna. În acest caz, nivelul profitului rezonabil ar putea fi determinat prin compararea marjei de profit solicitate de o întreprindere tipică, bine gestionată, care își desfășoară activitatea în același domeniu, pentru a presta serviciul în cauză ⁽⁴⁾.

O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (*internal rate of return*, IRR) pe care societatea o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (*return on equity*, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (*return on capital employed*, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați.

⁽¹⁾ JO C 8, 11.1.2012, p.4.

⁽²⁾ A se vedea, în particular, punctul 61 din Comunicarea SIEG.

⁽³⁾ Punctul 69 din Comunicarea SIEG.

⁽⁴⁾ În Comunicarea SIEG sunt furnizate orientări suplimentare privind noțiunea de „întreprindere tipică, bine gestionată”. A se vedea, în particular, punctele 70-76.

Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de societate și reflectă doar situația societății dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile ale societății reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului pe calea ferată, cu tramvaiul, cu metroul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal.

În orice caz, în funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina nivelul adecvat al profitului rezonabil. Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale întreprinderii în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte. De exemplu, un contract de servicii publice care include dispoziții specifice de protejare a nivelului compensației în cazul apariției unor costuri neprevăzute este mai puțin riscant decât un contract de servicii publice care nu conține astfel de garanții. Dacă toate celelalte elemente sunt egale, profitul rezonabil în cazul primului contract ar trebui, prin urmare, să fie mai redus decât în cazul celui din urmă.

În general, trebuie încurajată utilizarea unor stimulente ale eficienței în cadrul mecanismului de compensare ⁽¹⁾. Ar trebui subliniat faptul că sistemele de compensare care acoperă doar costurile reale, în momentul apariției acestora, nu oferă societății de transport multe stimulente pentru a limita costurilor sau a deveni, în timp, mai eficientă. Prin urmare, este de preferat ca utilizarea acestora să se limiteze la cazurile în care incertitudinea privind costurile este mare, iar furnizorul de servicii de transport necesită un grad ridicat de protecție împotriva incertitudinii.

2.4.4. Articolul 4 alineatele (1) și (2) și anexa. Prevenirea situației în care compensațiile primite pentru o obligație de serviciu public sunt utilizate pentru subvenționarea încrucișată a unor activități comerciale

În cazul în care un furnizor de servicii publice desfășoară și activități comerciale, este necesar să se garanteze faptul că el nu utilizează compensația publică primită pentru a-și consolida poziția concurențială în activitățile sale comerciale. În acest context, anexa stabilește norme pentru a evita subvenționarea încrucișată a activităților comerciale cu venituri provenind din operațiuni de serviciu public. Aceste norme constau, în principal, în separarea contabilă dintre cele două tipuri de activități (comercială și de servicii publice) și într-o metodă solidă de alocare a costurilor care să reflecte costurile reale ale prestării serviciului public.

Articolul 4 alineatele (1) și (2) și normele stabilite în anexă impun alocarea costurilor și a veniturilor aferente pe de o parte furnizării de servicii în cadrul fiecărui contract de servicii publice atribuit unei întreprinderi de transport și pe de altă parte activităților comerciale ale acesteia, în mod corect, între cele două tipuri de activități. Aceasta pentru a monitoriza în mod eficient compensația publică și posibila subvenționare încrucișată dintre cele două activități. Caracterul adecvat al măsurilor de restricționare și de partajare a costurilor între obligația de serviciu public și activitățile comerciale este esențial în această privință. De exemplu, în cazul în care mijloacele de transport (cum ar fi materialul rulant feroviar sau autobuzele) ori alte active sau servicii necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public (cum ar fi birourile, personalul sau gările) sunt partajate între activitățile comerciale și cele de servicii publice, costurile aferente fiecărui element trebuie să fie alocate celor două tipuri diferite de activități în funcție de ponderea lor relativă din totalul prestațiilor de transport furnizate de întreprinderea de transport.

Dacă, de exemplu, serviciul public și activitățile comerciale ale aceleiași întreprinderi de transport au utilizat servicii în stații, dar costul integral al acestor servicii a fost alocat doar activităților de serviciu public, acest lucru ar constitui o subvenționare încrucișată incompatibilă cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european ⁽²⁾ stabilește totodată obligații specifice privind separarea conturilor întreprinderilor feroviare.

⁽¹⁾ A se vedea în special punctul 7 din anexa la regulament.

⁽²⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 32. A se vedea articolul 6 privind separarea conturilor întreprinderilor feroviare și ale administrației infrastructurii feroviare.

Fiecare contract de serviciu public ar trebui să conțină norme specifice privind compensația și să dea naștere la înregistrări contabile distincte. Cu alte cuvinte, în cazul în care aceeași întreprindere a semnat mai multe contracte de servicii publice, conturile întreprinderii de transport ar trebui să precizeze cărui contract de servicii publice îi corespunde fiecare compensație publică în parte. La cererea scrisă a Comisiei, aceste conturi trebuie să fie puse la dispoziție în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

2.4.5. *Articolul 4 alineatul (1). Proiectarea sistemelor de compensare pentru a promova eficiența*

Considerentul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că, în cazul atribuirii directe sau al respectării unor norme generale, parametrii pentru compensare ar trebui să fie stabiliți astfel încât să reflecte „dorința de eficiență și calitate a serviciilor”. Aceasta înseamnă că, prin mecanismul de compensare, autoritățile competente ar trebui să încurajeze furnizorii de servicii să devină mai eficienți, furnizând servicii de un nivel și o calitate corespunzătoare, cu utilizarea unor resurse minime.

În ceea ce privește compensațiile, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 lasă o anumită libertate de acțiune autorităților competente pentru a elabora mecanisme de stimulare a furnizorului de servicii publice. În orice caz însă, autoritățile competente sunt obligate să „promoveze întreținerea sau dezvoltarea unei gestiuni eficiente efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective” (punctul 7 din anexă). Acest lucru înseamnă că sistemul compensației trebuie proiectat astfel încât să asigure cel puțin o anumită ameliorare a eficienței în timp.

Stimulele de creștere a eficienței trebuie, totuși, să fie proporționate și să rămână la un nivel rezonabil, ținând seama de dificultățile întâmpinate în atingerea obiectivelor de eficiență. Acest lucru poate fi garantat, de exemplu, prin intermediul unei partajări echilibrate între operator, autoritățile publice și/sau utilizatori a oricărui beneficiu rezultate în urma creșterii eficienței. În orice caz, trebuie creat un sistem pentru a se asigura că întreprinderilor nu li se permite să rețină beneficii disproporționate rezultate în urma creșterii eficienței. În plus, parametrii acestor mecanisme de stimulare trebuie definiți în mod exhaustiv și precis în contractul de servicii publice.

Stimulele pentru prestarea unor servicii publice mai eficiente nu ar trebui cu toate acestea să împiedice prestarea unor servicii de înaltă calitate. În contextul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, eficiența trebuie înțeleasă ca fiind raportul dintre calitatea sau nivelul serviciilor publice și resursele utilizate pentru a presta serviciile respective. Stimulele de creștere a eficienței ar trebui să se concentreze prin urmare pe reducerea costurilor și/sau pe îmbunătățirea calității sau a nivelului serviciilor.

2.4.6. *Articolul 6 alineatul (1). Circumstanțele în care Comisia va investiga dacă un mecanism de compensare respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*

Compensația pentru obligația de serviciu public plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este exceptată de la obligația de notificare a ajutoarelor de stat înainte de punerea lor în aplicare, conform articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, Comisiei i se poate solicita evaluarea unui mecanism de compensare din rațiuni de securitate juridică, în cazul în care un stat membru are îndoieli privind conformitatea mecanismului cu regulamentul. Comisia poate analiza un mecanism de compensare și pe baza unei plângeri sau a unei anchete din oficiu, dacă are cunoștință de existența unor dovezi care indică nerespectarea de către acest mecanism a normelor de compensare prevăzute în regulament.

2.4.7. *Articolul 6 alineatul (1). Diferențe între investigațiile ex-ante și ex-post efectuate de Comisie în ceea ce privește mecanismele de compensare*

Principala diferență dintre investigațiile *ex-ante* și *ex-post* ale Comisiei cu privire la mecanismele de compensare se referă la momentul în care Comisia evaluează mecanismul și nu la metoda utilizată pentru a determina existența unei eventuale supracompensări.

Atunci când evaluează dacă un mecanism de compensare împiedică supracompensarea *ex-ante*, de exemplu în contextul unei notificări, Comisia va evalua, printre altele, parametrii exacti ai compensației. Comisia va acorda o atenție deosebită în special categoriilor de costuri care sunt luate în considerare pentru calcularea compensației, precum și nivelului propus al profitului rezonabil. În plus, ea va stabili dacă există un mecanism adecvat care să garanteze că, în cazul în care veniturile realizate din furnizarea de servicii publice sunt mai ridicate decât așteptările pe durata contractului de servicii publice, operatorul nu este autorizat să rețină niciun fel de compensație excesivă, în plus față de costurile nete reale, o marjă de profit rezonabilă și orice fel de beneficii realizate din creșterea eficienței prevăzute în contract.

Contractul de servicii publice trebuie, în principiu, să prevadă și controale regulate pe durata contractului, pentru a detecta și a evita apariția situațiilor de supracompensare clare, aflate într-un stadiu incipient, în special în cazul contractelor pe termen lung. Autoritățile competente sunt obligate să verifice respectarea, pe durata contractului de servicii publice, a prevederilor acestuia. Pot fi elaborate instrumente computerizate pentru a facilita executarea acestor verificări în mod standardizat. Supracompensarea trebuie evaluată separat pentru fiecare contract de servicii publice în parte, pentru a se evita uniformizarea între mai multe contracte a profiturilor excesive legate de anumite servicii publice individuale.

În cazul unei investigații *ex-post*, măsura în care compensația primită depășește sau nu efectul financiar net al serviciului public, conform definiției din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, poate fi evaluată pe baza datelor reale privind veniturile financiare și costurile, întrucât schemele de compensație au fost deja instituite. Cu toate acestea, metoda nu se modifică: compensația nu trebuie să depășească suma la care întreprinderea avea dreptul în conformitate cu parametrii stabiliți în prealabil în contract, chiar dacă suma respectivă nu este suficientă pentru a acoperi costurile nete reale.

2.4.8. Articolul 1 alineatul (1) și articolul 6 alineatul (1). Garantarea faptului că autoritățile competente vor plăti operatorilor compensații „corespunzătoare” pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public

Conform articolului 1 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „scopul prezentului regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului [Uniunii], 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 compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public”. În plus, în conformitate cu punctul 7 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, „metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea [...] prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte”.

Acest lucru înseamnă nu doar că dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 vizează prevenirea oricărei posibile compensații excesive pentru obligații de serviciu public, dar și că ele au scopul de a garanta faptul că oferta de servicii publice definită în contractul de servicii publice este sustenabilă din punct de vedere financiar pentru a atinge și a menține un nivel ridicat de calitate a serviciilor. Prin urmare, obligația de serviciu public ar trebui compensată în mod adecvat, astfel încât fondurile proprii ale operatorului semnatar al unui contract de servicii publice să nu se erodeze pe termen lung, împiedicând astfel îndeplinirea eficientă a obligațiilor contractuale și menținerea furnizării unor servicii de transport de călători de înaltă calitate, așa cum se menționează la punctul 7 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În orice caz, dacă autoritatea competentă nu plătește o compensație corespunzătoare, ea riscă fie să provoace o reducere a numărului de oferte depuse ca răspuns la o procedură competitivă de atribuire a unui contract de servicii publice, creându-i operatorului dificultăți financiare grave dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit în mod direct și/sau reducând nivelul și calitatea generală a serviciilor publice furnizate pe durata contractului.

2.5. Publicare și transparență

Orientările interpretative furnizate în prezentul capitol se referă la obligația autorităților competente de a publica rapoarte anuale privind contractele de servicii publice de care sunt responsabile, precum și la obligațiile lor de a asigura transparența atribuirii contractelor de servicii publice, înainte începerii procedurii de atribuire și după încheierea acesteia.

2.5.1. Articolul 7 alineatul (1). Obligațiile de publicare ale autorităților competente în ceea ce privește rapoartele anuale ale acestora privind contractele de servicii publice aflate sub propria responsabilitate.

Articolul 7 alineatul (1) obligă fiecare autoritate competentă să publice anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public pentru care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați, precum și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de servicii publice 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.

Comisia înțelege termenul „raport cumulativ” în sensul în care o autoritate competentă ar trebui să publice un raport cuprinzător cu privire la toate contractele de servicii publice pe care le-a acordat, iar aceste contracte ar trebui să fie identificate în mod individual. Informațiile furnizate trebuie să se refere, prin urmare, nu doar la valorile totale, ci la fiecare contract în parte, asigurând, în același timp, protecția intereselor comerciale legitime ale operatorilor în cauză.

Operatorii de transport public trebuie să furnizeze toate informațiile și datele autorității competente, pentru a-i permite acestora din urmă să își respecte obligațiile de publicare.

Pentru a atinge obiectivul urmărit de această dispoziție, și anume acela de a permite monitorizarea și evaluarea rețelei de transport public într-un mod util, cu ajutorul căruia să se poată efectua o comparație cu alte rețele de transport public într-un cadru transparent și structurat, Comisia încurajează statele membre și autoritățile acestora să faciliteze în mod voluntar accesul la respectivele informații și să permită efectuarea unor comparații utile. Aceasta ar putea însemna, de exemplu, că informațiile sunt publicate pe un site web central, cum ar fi cel al unei asociații a autorităților competente sau al ministerului transporturilor. Informațiile și datele ar trebui de asemenea elaborate în mod consecvent din punct de vedere metodologic și prezentate în unități comune de măsură.

2.5.2. Articolul 7 alineatele (2) și (3). Posibilități ale autorităților competente de a-și îndeplini obligațiile de publicare referitoare la contractele de servicii publice în conformitate cu articolul 7 alineatele (2) și (3)

Autoritățile competente au anumite obligații în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind publicarea intenției de atribuire și a atribuirii unui contract de servicii publice în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 7 alineatul (2) prevede că, cel puțin cu un an înainte de publicarea unei invitații la o procedură de atribuire sau de atribuirea directă a unui contract de servicii publice, autoritățile competente publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* anumite informații privind contractul avut în vedere.

Articolul 7 alineatul (3) prevede că, în termen de un an de la atribuirea directă a unui contract de servicii publice pentru servicii de transport feroviar, autoritățile competente trebuie să publice anumite informații privind contractul atribuit.

Serviciile Comisiei au elaborat formulare și proceduri tip care permit autorităților competente să respecte aceste cerințe de publicare. Datorită posibilității de a reutiliza datele, formularele și procedura de publicare ar trebui de asemenea să permită autorităților competente, dacă ele doresc acest lucru, să profite de sinergii prin publicarea unei proceduri de atribuire de servicii, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Formularele au fost astfel concepute încât să îndeplinească următoarele cerințe:

- să faciliteze accesul autorităților la aplicația web, să permită navigarea în aplicația web și să fie ușor de înțeles și clare;
- să facă o distincție clară între cerințele de publicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și cerințele de publicare în temeiul Directivelor 2014/23/UE, 2014/24/UE și 2014/25/UE;
- să solicite un nivel de detaliu al informațiilor care să nu fie perceput ca o povară inutilă și care să fie deci considerat acceptabil de către autorități;
- să se preteze generării de statistici utile privind procedura de atribuire a contractelor de servicii publice și, prin urmare, privind punerea efectivă în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cursul anului 2013, Oficiul pentru Publicații a pus la dispoziție o procedură de publicare online pe site-ul „eNotices”⁽¹⁾. Procedura se bazează pe aceste formulare tip pentru publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în conformitate cu articolul 7 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a unor informații privind contracte de servicii publice pentru transportul feroviar atribuite în mod direct, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3), se face pe bază voluntară.

⁽¹⁾ <http://simap.europa.eu/enotices/choiceLanguage.do>

2.5.3. *Articolul 7 alineatul (4). Dreptul părților interesate de a solicita informații privind contractele de servicii publice ce urmează să fie atribuite direct, înainte de data efectivă a atribuirii*

Articolul 7 alineatul (4) prevede că la solicitarea unei părți interesate, autoritatea competentă îi transmite acesteia motivele care au stat la baza atribuirii directe a unui contract de servicii publice. Conform considerentului 30, „contractele de servicii publice atribuite direct ar trebui să facă obiectul unei transparențe sporite.” Această mențiune trebuie interpretată în coroborare cu considerentul 29, care prevede necesitatea de a publica intenția de atribuire a unui contract și de a permite un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice. O autoritate competentă trebuie să ia decizia de a atribui un contract în mod direct cel puțin cu un an în avans, ținând cont de faptul că această informație trebuie publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [articolul 7 alineatul (2), în particular litera (b)]. Astfel, părțile interesate sunt în măsură să formuleze întrebări cu mult timp înainte de atribuirea contractului, care survine, cel mai devreme, un an mai târziu. Pentru a acorda o protecție juridică eficientă, informațiile solicitate în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) ar trebui furnizate fără întârzieri nejustificate.

Obiectivul unor contracte mai transparente este legat, prin definiție, și de procedura de atribuire a acestora. De aceea, nivelul sporit de transparență cerut de considerentul 30 presupune nu doar transparență după atribuirea contractului, ci se referă și la procedura premergătoare atribuirii efective a contractului către operatorul de transport public în cauză.

2.6. Dispoziții tranzitorii

Acest capitol oferă orientări interpretative referitoare la unele aspecte ale dispozițiilor privind măsurile tranzitorii legate de contractele atribuite înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și de cele atribuite în perioada de tranziție, începând din 2009 până în decembrie 2019.

2.6.1. *Articolul 8 alineatul (2). Domeniul de aplicare al perioadei de tranziție de 10 ani, începând cu 3 decembrie 2009*

Articolul 8 alineatul (2) prevede că 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 în sensul conformării treptate cu dispozițiile articolului 5, pentru a evita probleme structurale grave legate în principal de capacitatea de transport.

Articolul 8 alineatul (2) se referă la articolul 5 în totalitatea sa. Cu toate acestea, Comisia consideră că, în acest context, par a fi relevante doar dispozițiile articolului 5 alineatul (3) referitoare la obligația de a aplica proceduri deschise, transparente, nediscriminatorii și echitabile de atribuire a contractelor de servicii publice. După cum se menționează în considerentul 31, obiectivul dispozițiilor tranzitorii este de a oferi autorităților competente și operatorilor de servicii publice suficient timp pentru a se adapta dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Obligația impusă statelor membre de a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5 este rezonabilă doar dacă ea se referă la obligația de a aplica proceduri deschise, transparente, nediscriminatorii și echitabile de atribuire a contractelor de servicii publice. Nu are sens ca statele membre să aplice „treptat” noțiunea de operator intern sau excepțiile definite la articolul 5 alineatele (4), (5) și (6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, deoarece ele introduc dispoziții mai puțin stricte față de principiile generale din tratat și jurisprudența corespunzătoare. Afirmația potrivit căreia legislatorul a dorit să amâne aplicarea integrală a articolului 5 alineatul (7) privind garanțiile procedurale și controlul jurisdicțional până la 3 decembrie 2019 nu pare nici ea a fi rezonabilă.

2.6.2. *Articolul 8 alineatul (2). Obligațiile statelor membre în timpul perioadei tranzitorii, până la 2 decembrie 2019*

Articolul 8 alineatul (2) prevede că în termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție (la 3 mai 2015), „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”. Prin această prevedere se indică în mod clar că statele membre nu pot aștepta data de 2 decembrie 2019 pentru a începe să respecte norma generală privind garantarea unor proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, proceduri deschise tuturor operatorilor în mod echitabil, transparent și nediscriminatoriu. Statele membre ar trebui să ia măsuri pentru a se conforma treptat acestei cerințe pe parcursul perioadei de tranziție, pentru a se evita o situație în care capacitatea de transport disponibilă pe piața transportului în comun nu va permite operatorilor de transport să răspundă în mod satisfăcător la toate procedurile competitive de atribuire care vor fi lansate la sfârșitul perioadei de tranziție.

2.6.3. *Articolul 8 alineatul (3). Semnificația mențiunii „termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4”*

Conform dispozițiilor articolului 8 alineatul (3) litera (d), contractele de servicii publice atribuite „după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire [...] pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4”.

Comisia consideră că termenul „comparabil cu duratele menționate la articolul 4” trebuie interpretat în mod restrictiv, pentru a se asigura astfel că statele membre depun eforturi în direcția atingerii obiectivelor regulamentului de la intrarea sa în vigoare la 3 decembrie 2009. Prin urmare, Comisia consideră că ar fi logic să se considere că durata contractelor de servicii publice ar trebui să fie similară celei indicate la articolul 4.
