

II

(Pripravljalni akti)

ODBOR REGIJ

63. PLENARNO ZASEDANJE 15. IN 16. FEBRUARJA 2006

Mnenje Odbora regij o spremenjenem predlogu uredbe Sveta in Evropskega parlamenta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza

(2006/C 192/01)

ODBOR REGIJ JE

ob upoštevanju spremenjenega predloga uredbe Sveta in Evropskega parlamenta o *javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza*, KOM(2005) 319 končno — 2000/0212 (COD);

ob upoštevanju sklepa Sveta z dne 27. septembra 2005, da se bo o tej zadevi posvetoval z Odborom regij, v skladu s členoma 265(1) in 71 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti;

ob upoštevanju sklepa predsednika z dne 23. marca 2005, da komisijo za politiko ozemeljske kohezije zaprosi, da o tej zadevi pripravi mnenje;

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o *ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovni poteh*, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št.1893/91;

ob upoštevanju predloga Uredbe KOM(2000) 7 končno, ki ga spreminja KOM(2002) 107 končno, o *ukrepanju držav članic glede zahtev javne službe in oddaje javnih naročil za storitve v železniškem in cestnem potniškem prometu ter potniškem prometu po celinskih plovni poteh*;

ob upoštevanju svojega mnenja o *ukrepanju držav članic glede zahtev javne službe in oddaje javnih naročil za storitve v železniškem in cestnem potniškem prometu ter potniškem prometu po celinskih plovni poteh* (CdR 292/2000 fin ⁽¹⁾) (KOM(2000) 7 končno — 2000/0212 (COD));

ob upoštevanju sodbe Sodišča C-280/00 z dne 24. julija 2003 v zadevi Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ter sodbe Sodišča C-26/03 z dne 11. januarja 2005 v zadevi Stadt Halle — RPL Recyclingpark Lochau GmbH in Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna;

ob upoštevanju osnutka mnenja (CdR 255/2005 rev. 1), ki ga je komisija za politiko ozemeljske kohezije sprejela 2. decembra 2005 v zvezi s tem vprašanjem (poročevalec: **g. Bernard Soulage**, prvi podpredsednik regionalnega sveta regije Rona-Alpe (FR/PES));

na 63. plenarnem zasedanju 15. in 16. februarja (seja z dne 16. februarja) sprejel naslednje mnenje.

⁽¹⁾ UL C 253 z dne 12. 9. 2001, str. 9.

I. Splošne ugotovitve

Odbor regij

meni, da bosta poenotenje konkurenčnih pogojev in **zmanjšanje pravne negotovosti** spodbujala javni prevoz;

ocenjuje, da sta usklajevanje in pojasnitev konkurenčnih pogojev pri opravljanju storitev javnega prevoza potrebna za zagotavljanje večje **preglednosti obveznosti javnih služb** in plačil za opravljene storitve.

1. V zvezi s pogodbenim urejanjem obveznosti javnih služb

1.1 **se strinja s** priznavanjem posebnosti državne pomoči za opravljanje **gospodarskih storitev splošnega pomena** in opredelitvijo pogodb o izvajanju javne službe, ki pojasnjujejo pravice in obveznosti vsake stranke;

1.2 **pozdravlja** nevtralnost uredbe v zvezi s **socialnimi in ozemeljskimi cilji**, ki jih želi doseči vsak pristojni organ;

1.3 **je naklonjen** načelu pogodbenega urejanja, ki priznava vlogo obveznosti javnih služb pri doseganju ciljev socialne in ozemeljske kohezije. **Pogodbe o izvajanju javne službe** omogočajo pregledno določitev obveznosti javnih služb in njihovih stroškov.

2. V zvezi z organizacijo storitev

2.1 **ceni**, da, ob upoštevanju **načela subsidiarnosti**, osnutek uredbe nudi lokalnim in regionalnim skupnostim potrebno prilagodljivost, da bi se bolje odzvale na posebnost ali zahtevnost lokalnih potreb po storitvah javnega prevoza v povezavi s cilji socialne in ozemeljske kohezije skupnosti;

2.2 **ponovno poudarja** svojo zavezanost **načelu neodvisnega upravljanja** lokalnih skupnosti in jim priznava pravico do samostojne izbire načina upravljanja storitev javnega prevoza, v skladu z večino zakonodaj držav članic;

2.3 **izreka zadovoljstvo**, da lahko pristojni organi **svobodno izbirajo način upravljanja**, ki je v skladu z upoštevanjem raznolikosti lokalnih potreb in raznovrstnosti pogojev proizvodnje;

2.4 načeloma **podpira** pravilo **geografske omejitve** notranjih izvajalcev (člen 5(2)), ki bo omogočilo odpravljanje sumničenj o „nezdružljivi“ pomoči in hkrati ohranilo uporabo notranjega izvajalca. Meni, da načelo omejitve ne predvideva možnosti, da lokalne in regionalne skupnosti še naprej izvajajo nekatere prevozne storitve zunaj upravnih meja.

2.5 **potrjuje** svojo podporo odprtju trgov v sektorju lokalnega javnega prevoza v skladu z načelom „**regulirane konkurence**“, ki znova poudarja zahtevo, da je treba izpolniti potrebe najbolj ranljivih članov družbe — ljudi, ki živijo v prikrajšanih soseskah v manj ugodnem položaju in poskušajo dobiti zaposlitev -, in ki je obenem tudi okoljsko trajnostna;

2.6 **se veseli** priznavanja **odgovornosti pristojnih organov** v zvezi s pogodbenim urejanjem opravljanja storitev. Pristojni organi se lahko sklicujejo na eno ali več pogodb za opravljanje prevoznih storitev in so pri porazdelitvi tveganja neodvisni;

2.7 **pozdravlja prilagodljivost**, ki jo omogoča konkurenčnost ponudb: pogodbe o izvajanju javne službe se lahko nadaljujejo s pogajanji (člen 5(3)) ali se ob prekinitvi storitev zamenjajo z neposredno dodelitvijo (člen 5(5));

2.8 **je presenečen**, da sta bila iz novega predloga uredbe izključena **rečni in pomorski** mestni prevoz. OR obžaluje, da osnutek uredbe ne velja tudi za storitve javnega prevoza po celinskih plovnih poteh, kadar so te storitve vključene v lokalno javno prometno omrežje.

3. V zvezi s ponudniki prevoznih storitev

3.1 **ugotavlja**, da uredba ne omejuje **zasebne pobude** na trgih za potniški prevoz, ki so bili deregulirani na nacionalni ravni (brez izključnih pravic in nadomestil);

3.2 **ocenjuje**, da uredba preprečuje nastajanje novih monopolističnih položajev v lokalnem javnem prevozu ter malih in srednje velikih podjetij ne izključuje s trga;

3.3 **je zadovoljen** z ravnotežjem, predlaganim v **razmerju moči** med pristojnimi organi in velikimi prevoznimi podjetji. Za zagotovitev kakovostnega in učinkovitega lokalnega prometa morajo regije močneje vplivati na načrtovanje in organizacijo javnega potniškega prometa. Glede na vse večje število ljudi, ki se vsakodnevno vozijo na delo, je pri javnem podeljevanju naročil na področju javnih storitev železniškega in cestnega potniškega prevoza potrebno usklajevanje med nacionalnimi in regionalnimi ravnmi.

3.4 **podpira** izključitev **regionalnega** ali medkrajevnega **železniškega prevoza** iz določb člena 5 te uredbe;

3.5 **se sprašuje** o izvajanju predlaganih pravil za **ocenjevanje pravičnega (fair) nadomestila** za izvajanje obveznosti javnih služb. Težavnost (in celo nemožnost) tega ocenjevanja bi lahko postala vir pravne negotovosti;

3.6 **ugotavlja**, da ni predviden noben **okvir za urejanje neposredne dodelitve regionalnega** in medkrajevnega **železniškega prevoza**. Nekatera podjetja bodo istočasno izvajala „neposredno dodelitev“ na področju regionalnega prevoza in medkrajevnega prevoza in se prijavljala na javne razpise. Pozornost je treba nameniti morebitnemu izkrivljanju konkurence.

4. V zvezi z obliko besedila

4.1 **je presenečen**, da Komisija nikjer v uredbi ne utemelji, zakaj se je odločila za uredbo, ki je najbolj zavezujoč pravni instrument Skupnosti;

4.2 **ugotavlja**, da zaradi velike raznolikosti položajev v državah članicah osnutek uredbe predlaga **včasih nejasne opredelitve**, vendar državam članicam podeljuje odgovornost, da jih na svojem ozemlju natančneje določijo. Gre zlasti za opredelitve urbanega ozemlja (člen 2(m)), pri katerem se območja s prevoznimi potrebami le redko ujemajo z območjem pristojnosti.

II. Priporočila

Amandmaji

Priporočilo 1

Člen 1(2)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
2. Ta uredba se uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in drugih vrstah železniškega prevoza ter po cesti, razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena.	2. Ta uredba se uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in drugih vrstah železniškega prevoza ter po cesti , razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena.

Obrazložitev

V zvezi s področjem uporabe te uredbe OR obžaluje modalni pristop osnutka uredbe, ki podcenjuje pomen razvoja **intermodalnosti** v lokalni integrirani prometni politiki. OR želi, da se upoštevajo vprašanja intermodalnosti, da bi skupnosti spodbudili k pogodbenemu urejanju obveznosti javnih služb v večmodalnih sistemih (podzemna železnica, tramvaj, avtobus, vzpenjača, plovne poti, parkiranje, izposoja koles, izposoja vozil, večmodalna postaja, informacijski sistemi ...).

Priporočilo 2

Člen 2(j): Opredelitve

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
(j) „notranji izvajalec“: pravno ločen subjekt, nad katerim pristojni organ izvaja popoln nadzor, primerljiv z nadzorom, ki ga izvaja nad svojimi službami. Da bi ugotovili obstoj takšnega nadzora, je treba upoštevati elemente, kot so raven prisotnosti v upravnih in vodstvenih organih ali nadzornih organih, s tem povezane specifikacije v statutih, lastništvo, dejanski vpliv in nadzor nad strateškimi odločitvami in posameznimi upravljavskimi odločitvami.	(j) „notranji izvajalec“: pravno ločen subjekt, nad katerim pristojni organ izvaja popoln nadzor, primerljiv z nadzorom, ki ga izvaja nad svojimi službami. Da bi ugotovili obstoj takšnega nadzora, je treba upoštevati elemente, kot so raven prisotnosti v upravnih in vodstvenih organih ali nadzornih organih, s tem povezane specifikacije v statutih, lastništvo, dejanski vpliv in nadzor nad strateškimi odločitvami in posameznimi upravljavskimi odločitvami. <u>Kakovost notranjega izvajalca izključuje vsako sodelovanje zasebnega podjetja pri kapitalu ponudnika v višini več kot 33%. Direktna dodelitev naročil notranjemu izvajalcu je tudi takrat izvedljiva, če z odstopanjem od člena 2(j) slednji v namene prestrukturiranja sklene sodelovanje z zunanjim izvajalcem, nad katerim oblasti nimajo nadzora. Po poteku naročila, ki je bilo v navedenem primeru neposredno dodeljeno, notranji izvajalec ne more več sodelovati pri novih neposrednih dodelitvah naročil.</u>

Obrazložitev

V zvezi z opredelitvijo notranjih izvajalcev OR zahteva večjo natančnost pri opredelitvi notranjih izvajalcev in pravila, ki določajo nadzor skupnosti nad tem izvajalcem.

Prvotno priporočilo je dejansko v skladu s sodno prakso sodbe Stadt Halle z dne 11. januarja (zadeva C – 26/03), ki v točki 49 pravi: „Nasprotno pa manjšinska udeležba zasebnega podjetja v kapitalu družbe, v kateri je udeležen tudi zadevni naročnik, v vsakem primeru izključuje možnost, da bi ta naročnik lahko nad to družbo izvrševal podoben nadzor, kot ga izvaja nad svojimi službami.“

Sodba Stadt Halle jasno določa, da udeležba katerega koli zasebnega akterja, ne glede na stopnjo njegove udeležbe, v javnem lokalnem ali regionalnem podjetju zahteva uporabo predpisov Skupnosti na področju oddaje javnih naročil, pri čemer so administrativne ovire izjemno velike. To pomeni tudi ogrožanje nevtralnosti glede lastnine v skladu s členom 295 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter prav tako omejitev dejavnosti javno-zasebnih partnerstev. Sodba Stadt Halle predstavlja mešanim gospodarskim družbam več težav, kot pa jih rešuje.

Zato OR poziva evropskega zakonodajalca, da ne sprejme, da zakonodajo Skupnosti določa sodna praksa Skupnosti, in da predlaga najvišjo zgornjo mejo, do katere pristojna oblast lahko izvaja podoben nadzor, kot ga izvaja nad svojimi službami, in se tako izogne javnim razpisom.

Osnutek uredbe namerava vzpostaviti reguliran konkurenčni trg v Evropski uniji. Pogoj za to so dobro delujoča podjetja, tako zasebna kot javna. Cilj določil Pogodbe ES na področju državnih pomoči je preprečiti, da državni organi z javnimi sredstvi izkrivljajo konkurenčnost v korist nekaterih podjetij. Vendar njihov namen ni javna podjetja prisiliti k umiku s trga. Da se javna prometna podjetja lahko pripravijo na odprtje trga, so potrebna prehodna določila; drugače so slednja zaradi obveznosti, ki so povezane z javnimi naročili iz preteklosti (kot npr. standardni zaslužki, storitve izven prometne konice in za posebne skupine prebivalstva), v primerjavi z zasebnimi podjetji v prikrajšanem položaju. Zato je treba javnim podjetjem v določenem prehodnem obdobju omogočiti, da z udeležbo zasebnega kapitala postanejo konkurenčna, ne da bi to znotraj prehodnega obdobja avtomatično vodilo do upoštevanja razpisnih obveznosti. V nasprotnem primeru bi javnim podjetjem ne preostalo nič drugega, kot da se privatizirajo ali pa odpovedo učinkovitim strukturam.

Priporočilo 3

Člen 2(m): Opredelitve

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
... (m) „regionalni ali medkrajevni prevoz“: vsaka prevozna storitev, ki ne izpolnjuje prevoznih potreb urbanega središča ali strnjenege naselja ali povezav med strnjениm naseljem in njegovimi predmestji.	... (m) „regionalni ali medkrajevni prevoz“: vsaka prevozna storitev, ki ne izpolnjuje prevoznih potreb urbanega središča ali strnjenege naselja ali povezav med strnjениm naseljem in njegovimi predmestji, <u>ki ni storitev, značilna posebno za mesta ali predmestja.</u>

Obrazložitev

V zvezi z odstopanjem od člena 5(6) bi bilo obžalovanja vredno, če bi se na tem področju pojavila pravna negotovost zaradi različnih interpretacij. Za izboljšanje opredelitve regionalnih ali medkrajevnih prevoznih storitev OR predlaga, da se v besedilu natančno določi, da morajo države članice same določiti storitve iz člena 2(m), ali da se izbere opredelitev, ki bo povzela pravno potrjena načela. Pri tej zadnji hipotezi OR

predlaga, da se namesto opredelitve v zvezi z geografskimi potrebami („strnjeno naselje“, „urbano središče“, „predmestja“) uporabi opredelitev v zvezi s storitvami, ki so predvsem skladne z „železniškimi paketi“. Direktivi 2001/13 (člen 1(2)(b)) in 2001/14 (člen 1(3)(b)) v zvezi s tem določata „mestni in primestni potniški promet“. Opaziti je, da se tipologija v zvezi s storitvami uporablja od leta 1991 tudi v Uredbi 1191/69 (člen 1(1), ki ga spreminja 1893/91).

Priloga 4

V zvezi s projekti, za katere se uporabljajo direktive o „javnih naročilih“, Odbor regij

- **zahteva** jasna prednostna pravila za določbe osnutka uredbe v primerjavi s pravili splošnih direktiv o dodelitvi javnih naročil v skladu z načelom posebnih pravnih norm (*lex specialis*);
- **želi**, da se **koncesijske** pogodbe v tej uredbi uredijo z natančnimi določbami, s čimer se pojasni njihovo področje glede na direktivi o „javnih naročilih“ (93/97 in 2004/18);
- **zahteva**, da se primer pogodb „BOT“ (*Built Operate and Transfer*) obravnava bolj izrecno kot v členih 5(1) in 8(1). Uredba mora brezpogojno pojasniti pravne pogoje, kadar je izključna pravica (in/ali nadomestilo) povezana z zgraditvijo težke infrastrukture.

Priloga 5

Člen 4(6)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
6. Trajanje pogodbe se lahko po potrebi ob upoštevanju pogojev amortizacije sredstev podaljša za največ polovico, če izvajalec prispeva sredstva, ki so hkrati pomembna v povezavi z vsemi sredstvi, potrebnimi za opravljanje prevoznih storitev, ki so predmet pogodbe o izvajanju javne službe, in povezana izključno s prevoznimi storitvami, ki so predmet pogodbe.	6. Trajanje pogodbe se lahko po potrebi ob upoštevanju pogojev amortizacije sredstev podaljša za največ polovico, če izvajalec prispeva sredstva, ki so hkrati pomembna v povezavi z vsemi sredstvi, potrebnimi za opravljanje prevoznih storitev, ki so predmet pogodbe o izvajanju javne službe, in povezana izključno s prevoznimi storitvami, ki so predmet pogodbe. <u>Materialne ali nematerialne naložbe ne morejo upravičevati podaljšanja trajanja pogodbe, kadar obstaja sekundarni trg ali kadar ni težko oceniti preostalo vrednost naložbe ob izteku pogodbe.</u>

Obrazložitev

Odstopanje od člena 4(6) glede amortizacije sredstev ne sme ovirati konkurenčne dinamike s podaljševanjem trajanja pogodb brez gospodarsko utemeljenih razlogov.

Priloga 6

Člen 4 (doda se nov odstavek)

Amandma OR
4.8 <u>Odstavka 5 in 6 tega člena se ne uporabljata, kadar se uporabljajo direktive o sklepanju pogodb za javna naročila. V teh primerih je najdaljše trajanje pogodbe o izvajanju javne službe 30 let od dejanskega datuma začetka del.</u>

Obrazložitev

OR predlaga, da se primer koncesije za dela in poslovanje ureja s posebnim členom, če je trajanje poslovanja temeljni parameter gospodarskega ravnotežja projekta. V tem primeru je treba uvesti odstopanje od najdaljšega trajanja v višini 22,5 leta, ki ga predvideva osnutek uredbe.

Priporočilo 7

Člen 5(4)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
4. Pristojni organi se lahko odločijo za neposredno dodelitev pogodb o izvajanju javne službe, katerih povprečna letna vrednost je ocenjena na manj kot en milijon evrov ali katerih namen je letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov prevoznih storitev.	4. Pristojni organi se lahko odločijo za neposredno dodelitev pogodb o izvajanju javne službe, katerih povprečna letna vrednost <u>na podjetje</u> je ocenjena na manj kot en <u>milijon in pol</u> evrov ali katerih namen je letno opraviti manj kot 300 000 <u>500 000</u> kilometrov prevoznih storitev.

Obrazložitev

OR predlaga, da se pristojnemu organu izrecno prepove neposredna dodelitev več pogodb z enim ponudnikom, kadar skupni znesek pogodb presega prag iz člena 5(4). Ta člen se ne sme uporabljati za izogibanje obveznosti javnega razpisa, ampak za preprečevanje povzročanja transakcijskih stroškov javnega razpisa, kadar je dodeljena storitev „majhna“ ali kadar pristojni organ konkurenčne pritiske javnega razpisa nadomesti s primerjavo med različnimi „majhnimi izvajalci“, ki delujejo na njegovem ozemlju. Sicer OR predlaga, da prag določi vsaka država članica glede na nacionalne gospodarske razmere.

Priporočilo 8

Člena 8(2) in 8(3)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
<p>2. Vsak pristojni organ skrbi, da:</p> <p>a) se najmanj polovica njegovih pogodb o izvajanju javne storitve avtobusnega prevoza v vrednosti dodeli v skladu s to uredbo v roku štirih let od začetka veljavnosti uredbe; in</p> <p>b) se vse njegove pogodbe o izvajanju javne storitve avtobusnega prevoza dodelijo v skladu s to uredbo v roku osmih let od začetka veljavnosti uredbe.</p> <p>3. Vsak pristojni organ skrbi, da:</p> <p>a) se najmanj polovica njegovih pogodb o izvajanju javne storitve železniškega prevoza v vrednosti dodeli v skladu s to uredbo v roku petih let od začetka veljavnosti Uredbe; in</p> <p>b) se vse njegove pogodbe o izvajanju javne storitve železniškega prevoza dodelijo v skladu s to uredbo v roku desetih let od začetka veljavnosti uredbe.</p>	<p>2. Vsak pristojni organ skrbi, da:</p> <p>a) se najmanj polovica njegovih pogodb so pogodbe o izvajanju javne storitve avtobusnega prevoza v vrednosti dodeli v skladu s to uredbo v skladu s členom 4 te uredbe v roku štirih let od začetka veljavnosti uredbe; in</p> <p>b) se vse njegove pogodbe o izvajanju javne storitve avtobusnega prevoza dodelijo v skladu s členom 5 te uredbe to uredbo v roku osmih let od začetka veljavnosti uredbe.</p> <p>3. Vsak pristojni organ skrbi, da:</p> <p>a) se najmanj polovica njegovih pogodb so pogodbe o izvajanju javne storitve železniškega prevoza v vrednosti dodeli v skladu s to uredbo v skladu s členom 4 te uredbe v roku petih let od začetka veljavnosti uredbe; in</p> <p>b) se vse njegove pogodbe o izvajanju javne storitve železniškega prevoza dodelijo v skladu s členom 5 te uredbe to uredbo v roku desetih let od začetka veljavnosti uredbe.</p>

Obrazložitev

V sedANJI obliki oba odstavka povzročata velike težave pristojnim organom, ki želijo, da njihovo omrežje uporablja le en izvajalec. V manj kot 4 ali 5 letih bodo morali oblikovati pogodbo o izvajanju javne storitve in organizirati razpisni postopek.

Priporočilo 9

Člen 8(5)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
5. Pri uporabi odstavkov 2, 3 in 4 se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javne službe, ki so bile dodeljene v skladu s pravičnim razpisnim postopkom pred začetkom veljavnosti te uredbe, če gre za omejeno trajanje in primerljivo s trajanji, določenimi v členu 4(5) te uredbe. Te pogodbe se lahko nadaljujejo do njihovega izteka.	5. Pri uporabi odstavkov 2, 3 in 4 se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javne službe, ki so bile dodeljene v skladu s pravičnim razpisnim postopkom pred začetkom veljavnosti te uredbe, če gre za omejeno trajanje in primerljivo s trajanji, določenimi v členu 4(5) te uredbe. Te pogodbe se lahko nadaljujejo do njihovega izteka.

Obrazložitev

Pogodbe, sprejete pred začetkom veljavnosti te uredbe in ki ne bodo veljati pred koncem prehodnega obdobja uporabe te uredbe, morajo ostati v veljavi do prenehanja svoje veljavnosti, da bi se izognili pravnim postopkom za nadomestilo izgub.

Priporočilo 10

Člen 8(6) (se črta)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	Amandma OR
<p>Pristojni organi lahko v drugi polovici prehodnih obdobjih iz odstavkov 2 in 3 iz sodelovanja pri dodelitvi pogodb z javnim razpisom izključijo izvajalce, ki ne morejo dokazati, da vrednost storitev javnega prevoza, za katerega dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico, dodeljeno v skladu s to uredbo, predstavlja vsaj polovico vrednosti vseh storitev javnega prevoza, za katere dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico. Pri uporabi tega merila se ne upoštevajo pogodbe, dodeljene z nujnim ukrepom iz člena 5(5).</p> <p>Pristojni organi to možnost uporabijo brez diskriminacije ter izključijo vse morebitne izvajalce, ki ustrezajo temu merilu, in jih obvestijo o svoji odločitvi na začetku postopka dodelitve pogodb o izvajanju javne službe.</p> <p>Komisijo obvestijo, da nameravajo uporabiti to določbo, najmanj dva meseca pred objavo javnega razpisa.</p>	<p>Pristojni organi lahko v drugi polovici prehodnih obdobjih iz odstavkov 2 in 3 iz sodelovanja pri dodelitvi pogodb z javnim razpisom izključijo izvajalce, ki ne morejo dokazati, da vrednost storitev javnega prevoza, za katerega dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico, dodeljeno v skladu s to uredbo, predstavlja vsaj polovico vrednosti vseh storitev javnega prevoza, za katere dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico. Pri uporabi tega merila se ne upoštevajo pogodbe, dodeljene z nujnim ukrepom iz člena 5(5).</p> <p>Pristojni organi to možnost uporabijo brez diskriminacije ter izključijo vse morebitne izvajalce, ki ustrezajo temu merilu, in jih obvestijo o svoji odločitvi na začetku postopka dodelitve pogodb o izvajanju javne službe.</p> <p>Komisijo obvestijo, da nameravajo uporabiti to določbo, najmanj dva meseca pred objavo javnega razpisa.</p>

Obrazložitev

Ta člen je zelo dvoumen in lahko povzroči diskriminacije in spore.

Bruselj, 16. februar 2006

Predsednik
Odbora regij
Michel DELEBARRE