



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve
železniškega potniškega prevoza**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Komisija je v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011, ki je bila sprejeta 28. marca 2011¹, predložila svojo vizijo enotnega evropskega železniškega območja z notranjim trgov storitev v železniškem prometu, na katerem lahko evropska železniška podjetja opravljajo storitve brez nepotrebnih tehničnih in upravnih ovir.

Več pobud politike je priznalo potencial železniške infrastrukture kot glavno oporo notranjega trga in gonilno silo trajnostne rasti. Sklepi Evropskega sveta iz januarja 2012 so poudarili pomen sproščanja potenciala rasti popolnoma povezanega enotnega trga, vključno z ukrepi za omrežne panoge. Sporočilo Komisije o ukrepih za stabilnost, rast in delovna mesta, sprejeto 30. maja 2012, je poudarilo pomen nadaljnjega zmanjševanja regulativnega bremena in ovir za vstop v železniški sektor. Prav tako je pomen prometnega sektorja poudarilo tudi sporočilo Komisije o krepitvi upravljanja enotnega trga², sprejeto 6. junija 2012.

V zadnjem desetletju so bili odpiranju nacionalnih trgov ter povečanju konkurenčnosti in interoperabilnosti železniških storitev na ravni EU namenjeni trije „železniški paketi“. Uredba (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, ki je bila objavljena decembra 2007, je določila okvir za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe in nadomestilo za obveznosti javne službe, ni pa določila skupnega pristopa za sklepanje pogodb za železniški potniški promet. Kljub novi zakonodaji EU je modalni delež železniškega prometa v notranjem prometu EU ostal skromen.

1.2 Problemi, ki jih je treba obravnavati

Zainteresirane strani menijo, da so v sedanjem pravnem okviru železniške potniške storitve z vidika kakovosti storitev in operativne učinkovitosti manj uspešne. V anketi Evrobarometer iz leta 2012 54 % vprašanih ni bilo zadovoljnih s svojim nacionalnim in regionalnim železniškim sistemom. V pregledu stanja potrošniških trgov iz leta 2011³ je bilo splošno zadovoljstvo potnikov na vlakih 6,7/10, kar je precej nižje od večine potrošniškega blaga in storitev. Med potrošniki so železniške storitve ocenjene slabše od drugih načinov prevoza (bolje sta ocenjena zlasti mestni in letalski promet) in so uvrščene na 27. mesto med 30 trgi storitev. Med najuspešnejšimi in najmanj uspešnimi železniškimi sistemi obstajajo precejšnje vrzeli v operativni učinkovitosti. Te vrzeli odražajo znatne razlike pri uporabi sredstev, kot sta železniški vozni park in infrastruktura, in tudi v produktivnosti dela. Te vrzeli v operativni učinkovitosti povzročajo znatno potrebo po javnem financiranju v primerjavi z drugimi gospodarskimi sektorji (pri čemer ni upoštevano financiranje infrastrukture), ker številna železniška podjetja poslujejo z izgubo.

Obstajajo številne ovire za izboljšanje kakovosti storitev in operativne učinkovitosti železniških podjetij. Te se nanašajo predvsem na dostop do trga domačih storitev potniškega prevoza in pomanjkanje konkurenčnega pritiska. V številnih državah članicah je ta trg zaprt za konkurenco, kar ne omejuje le rasti, temveč ustvarja tudi razlike med državami članicami, ki so svoje trge odprle, in tistimi, ki jih niso. Različni nacionalni pristopi k odprtju trgov za domače storitve železniškega potniškega prevoza preprečujejo nastajanje resničnega notranjega trga za železniške potniške storitve.

¹ Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu; COM(2011) 144.

² Boljše upravljanje enotnega trga; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm.

Velika večina domačih storitev potniškega prevoza se seveda ne opravlja na komercialnih temeljih, temveč na podlagi pogodb o izvajanju javne službe. Glede na to, da se za sklepanje takšnih pogodb ne uporabljajo skupna pravila EU, so nekatere države članice za te pogodbe uvedle za javnost odprte razpisne postopke, druge pa jih sklepajo neposredno. Ta mozaik regulativnih sistemov v EU železniškim podjetjem otežuje izkoriščanje celotnega potenciala delovanja na notranjem trgu. Zato ta zakonodajni paket zajema tudi konkuriranje za pogodbe o izvajanju javne službe, ovire konkurenci, kakršna je razpoložljivost primerne železniškega vozne parka za potencialne ponudnike za takšne pogodbe ter nediskriminatorni dostop do informacijskih sistemov in povezanih sistemov za izdajo vozovnic, če koristijo potniku.

1.3 Splošni cilji

Glavni cilj prometne politike Evropske unije je vzpostaviti notranji trg prevoznih storitev, ki bo prispeval k visoki stopnji konkurenčnosti ter usklajenemu, uravnoveženemu in trajnostnemu razvoju gospodarskih dejavnosti. V beli knjigi o prometu iz leta 2011 je navedeno, da bi morala do leta 2050 večina potniških prevozov na srednje razdalje potekati po železnici. Ta „prehod na druge vrste prevoza“ bi prispeval k 20-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, kot je določeno v agendi za pametno, trajnostno in vključujočo rast v okviru strategije Evropa 2020⁴. Bela knjiga je ugotovila, da večje spremembe v prometu ne bodo možne brez podpore ustrezne železniške infrastrukture in pametnejšega pristopa k njeni uporabi.

Splošni cilj tega predloga, kot dela četrtega železniškega paketa, je izboljšati kakovost storitev v železniškem potniškem prevozu in povečati njihovo operativno učinkovitost, s tem pa izboljšati konkurenčnost in privlačnost železniškega sektorja v primerjavi z drugimi vrstami prevoza ter še naprej razvijati enotno evropsko železniško območje.

1.4 Posebni cilji

Ta predlog vsebuje splošna pravila za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na področju železniškega potniškega prevoza, skupaj s spremljajočimi ukrepi za povečanje uspešnosti za konkurenco odprtih razpisnih postopkov.

Cilj obveznega sklepanja pogodb na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov je okrepiti konkurenčni pritisk na domače trge železniških storitev, da se poveča obseg in izboljša kakovost storitev v potniškem prevozu. Za konkurenco odprti razpisni postopki za sklepanje pogodb na področju železniškega prevoza lahko zagotovijo tudi večjo stroškovno učinkovitost sredstev, porabljenih za storitve javnega prevoza. Skupna pravila za sklepanje pogodb prispevajo k ustvarjanju enotnejših pogojev poslovanja za železniška podjetja. Te predloge je treba obravnavati v povezavi s predlaganimi spremembami Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev)⁵, ki uvaja pravice prostega dostopa za železniška podjetja in krepí določbe o nediskriminatornem dostopu do železniške infrastrukture.

⁴ Sporočilo Komisije: EVROPA 2020; Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, COM(2010) 2020.

⁵ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

Komisiji je pri postopku ocenjevanja učinkov pomagal zunanji strokovnjak, ki je bil zaprosen za pripravo podporne študije in izvedbo ciljnega posvetovanja. Študija se je začela decembra 2011, končno poročilo pa je bilo predloženo septembra 2012.

Za zbiranje stališč zainteresiranih strani je bila namesto odprtega posvetovanja izbrana kombinacija različnih metod ciljnega posvetovanja. Med 1. marcem in 16. aprilom 2012 so bili 427 zainteresiranim stranem, povezanim z železniškim sistemom (železniškim podjetjem, upravljavcem infrastrukture, ministrstvom za javni promet, varnostnim organom, ministrstvom, zastopstvom, delavskim organizacijam itd.), poslani prilagojeni vprašalniki. Stališča potnikov so bila zbrana z anketo Evrobarometer, ki je potekala med 25 000 vprašanimi, enakomerno porazdeljenimi po 25 državah članicah, ki imajo železniške sisteme. Lokalni in regionalni organi so bili vključeni prek omrežja Odbora regij.

Posvetovanja so bila dopolnjena s posvetovanjem z zainteresiranimi stranmi, ki je potekalo 29. maja 2012 (z okrog 85 udeleženci), konferenco (z okrog 420 udeleženci), ki je bila 24. septembra 2012, in intervjuji z določenimi zainteresiranimi stranmi, ki so potekali vse leto 2012. Osebe Komisije se je sestalo s predstavniki Skupnosti evropskih železnic (ki zastopa železniška podjetja), Evropskih izvajalcev potniškega prometa, Evropske federacije delavcev v prometu, Zveze evropskih potnikov, Evropskih upravljavcev železniške infrastrukture in UITP – Mednarodnega združenja za javni prevoz. Organizirana so bila tudi namenska srečanja z zainteresiranimi stranmi v Franciji, Nemčiji, na Nizozemskem, Poljskem, Švedskem in v Združenem kraljestvu.

Večina vprašanih (60 %) se je strinjala, da bi dodatne nove pravice prostega dostopa, obvezni za konkurenco odprti razpisni postopki ali kombinacija obeh ukrepov lahko spodbudili povezovanje trga. Prosti dostop do domačega železniškega potniškega prevoza na podlagi preskusa ekonomskega ravnotežja, s katerim se oceni možni vpliv na ekonomsko učinkovitost pogodb o izvajanju javne službe, je bil najbolj priljubljena možnost (55 % vseh vprašanih). Sedanje ureditve so bile ocenjene zelo negativno (podprlo jih je le 20 % vprašanih). Zastopniki delavcev pričakujejo, da bo vsako odprtje trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza povzročilo slabše delovne pogoje in več stavk.

Glede obveznih za konkurenco odprtih razpisnih postopkov je 45 % vprašanih dalo prednost prilagodljivim možnostim, podobnim tistim, ki vključujejo postopek s pogajanjem za javno naročanje, in prehodnim obdobjem za postopno oddajo vseh pogodb o izvajanju javne službe na podlagi razpisov (80 % vprašanih).

Večina vprašanih (60 %) se je strinjala, da bi ustanovitev podjetij za zakup železniškega voznega parka prispevala k izboljšanju dostopa do železniškega voznega parka, in velika večina vprašanih (75 %) je zahtevala popolni dostop do tehničnih informacij, ki jih mora zagotoviti upravljavec infrastrukture. Glede povezanega izdajanja vozovnic je bila prednost dana nezavezujočim določbam ali pooblastilnim klavzulam za prostovoljne sporazume, namesto obveznim ukrepom na ravni EU ali držav članic.

Posvetovanje s sektorskim odborom za socialni dialog o železniških sistemih je potekalo 26. marca in 19. junija ter je zajemalo zlasti možnosti in oceno njihovega družbenega vpliva.

Na podlagi zgoraj navedene zunanje študije ter ugotovitev iz postopka posvetovanja je Komisija opravila kvalitativno in kvantitativno oceno učinkov različnih možnosti za posodobitev obstoječega regulativnega okvira.

Ocena učinkov je pokazala, da bi bila z vidika gospodarskih, okoljskih in družbenih učinkov najboljša kombinacija naslednjih elementov, ki bi v obdobju od leta 2019 do leta 2035 ustvarila neto sedanjo vrednost med 21 in 29 milijardami EUR:

- širše opredeljene pravice prostega dostopa na podlagi preskusa njihovega učinka na ekonomsko ravnotežje pogodb o izvajanju javne službe;
- sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov;
- prostovoljno povezani nacionalni sistemi za izdajo vozovnic ter
- obveznost držav članic glede zagotavljanja nediskriminatornega dostopa do ustreznega železniškega voznega parka železniškim podjetjem, ki želijo sodelovati v postopku javnega razpisa.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1 Opredelitev pristojnega lokalnega organa (točka c člena 2)

Ta sprememba povečuje pravno varnost z navedbo, da „pristojni lokalni organ“ pokriva urbane aglomeracije ali ruralna območja, in ne večjih delov nacionalnega ozemlja.

3.2 Specifikacije o tem, kako naj pristojni organi opredelijo obveznosti javne službe in geografsko območje, ki ga pokrivajo pogodbe o izvajanju javne službe (točka (e) člena 2 in novi člen 2a)

Ta člen določa prilagodljiv, vendar formaliziran in pregleden postopek za opredeljevanje obveznosti javne službe in geografskega območja, ki ga pokrivajo pogodbe o izvajanju javne službe, če pristojni organi menijo, da je za zagotavljanje politično zelene stopnje mobilnosti na ozemlju, za katerega so pristojni, potreben javni poseg. Zahteva, da pristojni organi določijo načrte javnega prevoza, ki opredeljujejo cilje politike javnega potniškega prevoza ter modele za zagotavljanje in izvajanje javnega potniškega prevoza. Zahteva tudi, da pristojni organi utemeljijo vrsto in obseg obveznosti javne službe, ki jih nameravajo naložiti izvajalcem javnega prevoza, ter obseg pogodbe o izvajanju javne službe z namenom, da se dosežejo cilji iz načrtov javnega prevoza. Pristojni organi morajo uporabljati merila, ki temeljijo na splošnih načelih Pogodbe, kot so ustreznost, nujnost in sorazmernost, ter gospodarska merila, kot sta stroškovna učinkovitost in finančna vzdržnost. Ta člen zahteva tudi, da pristojni organ zagotovi ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, kot so na primer organizacije potnikov in zaposlenih ter izvajalcev prevozov. Za železniški prevoz zahteva neodvisne regulatorne organe s področja železniškega prevoza, da se zagotovi pravni pregled postopka. Poleg tega na prilagodljiv način določa zgornjo mejo za obseg železniškega potniškega prevoza v okviru posamezne pogodbe o izvajanju javne službe, da se zagotovi učinkovita konkurenca ob upoštevanju različnega obsega in upravne strukture trgov železniškega potniškega prevoza v državah članicah.

3.3 Zagotavljanje operativnih, tehničnih in finančnih informacij o potniškem prevozu, urejenem s pogodbo o izvajanju javne službe, za katero bo objavljen razpisni postopek (člen 4(6) in novi člen 4(8))

Ta nova določba v členu 4(8) zavezuje pristojne organe, da potencialnim ponudnikom, ki konkurirajo za pogodbo o izvajanju javne službe, zagotovijo nekatere operativne, tehnične in finančne podatke, da lahko pripravijo ponudbo na podlagi natančnih informacij, s čimer se zagotovi povečanje konkurenčnosti. Sprememba člena 4(6) pojasnjuje, da morajo pristojni organi v razpisni dokumentaciji jasno navesti, ali od izvajalcev javne službe zahtevajo izpolnjevanje socialnih standardov ali meril.

3.4 Zgornje meje za neposredno sklepanje pogodb majhnega obsega in neposredno sklepanje pogodb z malimi ali srednje velikimi podjetji (člen 5(4))

Ta določba uvaja posebne zgornje mejne vrednosti za neposredno sklepanje pogodb majhnega obsega za železniški prevoz. Obstoječe mejne vrednosti so prilagojene prevozu z avtobusom in vrstam prevoza po tirih, ki niso železniški prevoz. Predlagana mejna vrednost za železniški prevoz temelji na logiki, ki dopušča neposredno sklenitev pogodbe, če stroški organizacije razpisnega postopka presežejo pričakovane koristi. Ustrezna meja za vlakovne kilometre odraža povprečne stroške na enoto izvajanja železniškega prevoza.

3.5 Obvezno sklepanje pogodb za železniški prevoz na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov (člen 5(6) in člen 4)

Črtanje člena 5(6) odpravlja možnost, da pristojni organi odločajo, ali se za izvajanje javne službe na področju železniškega prevoza sklene pogodba neposredno ali na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka. Splošno pravilo glede za konkurenco odprtega razpisnega postopka se bo uporabljalo tudi za železniški prevoz.

3.6 Omejitve sklepanja pogodb (novi člen 5(6))

Da bi se po uvedbi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov za pogodbe v železniškem prevozu povečala konkurenca, ta določba pristojnim organom omogoča, da se odločijo za sklenitev pogodb za železniški potniški prevoz, ki zajemajo dele istega omrežja ali svežnja prog, z različnimi železniškimi podjetji. Za ta namen se lahko pristojni organi odločijo omejiti število pogodb, ki jih bodo na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka sklenili z istim železniškim podjetjem.

3.7 Dostop do železniškega voznega parka (novi člen 5a in novi člen 9a)

Uvedba obveznosti za države članice, da zagotovijo učinkovit in nediskriminatorni dostop do primerne železniškega voznega parka izvajalcem, ki želijo izvajati javni železniški potniški prevoz, obravnava glavno oviro učinkovitemu konkuriranju za pogodbe o izvajanju javne službe. V državah članicah, kjer trgi zakupa železniškega voznega parka ne delujejo dobro, morajo pristojni organi sprejeti ukrepe za zagotavljanje dostopa do železniškega voznega parka, da bi odprli trg. Glede na to, da se lahko razmere in potrebe od države do države razlikujejo, nova določba pristojnim organom dopušča veliko možnosti, da za doseganje cilja izberejo najprimernejše načine, pri čemer pa navaja najpogosteje uporabljene ukrepe. Podrobnosti o postopku in ukrepih za zagotavljanje dostopa do železniškega voznega parka se opredelijo v izvedbenih aktih na podlagi postopka preverjanja iz člena 9a te uredbe.

3.8 Objava nekaterih informacij v zvezi s pogodbami o izvajanju javne službe (člen 7(1) in 7(2))

Ta določba zavezuje pristojne organe, da informacije o datumu začetka in obdobju veljavnosti pogodb o izvajanju javne službe vključijo v svoja letna poročila o obveznostih javne službe ter v svoja predhodna informativna obvestila o predvidenih razpisnih postopkih. Te dodatne informacije in obveznosti držav članic glede olajšanja dostopa do letnih poročil, ki jih objavljajo pristojni organi, bodo povečale preglednost v zvezi s sklenjenimi pogodbami o izvajanju javne službe in možnim sklepanjem novih pogodb ter s tem pomagale izvajalcem prevoza, da se pripravijo na prihodnje razpisne postopke.

3.9 Prehodno obdobje, ki velja za konkurenco odprte razpisne postopke (člen 8(2))

Ta določba jasno določa, da desetletno prehodno obdobje do 2. decembra 2019 velja le za člen 5(3) o obveznostih pristojnih organov glede organiziranja za konkurenco odprtega razpisnega postopka. Vse ostale določbe člena 5 (npr. o možnosti sklenitve neposredne

pogodbe z notranjim izvajalcem, za pogodbo manjšega obsega ali kot ukrep v izrednih razmerah ter o pravnem pregledu odločitve o sklenitvi pogodbe) se uporabljajo takoj.

3.10 Prehodno obdobje za obstoječe neposredno sklenjene pogodbe o železniškem prevozu (novi člen 8(2a))

Ta določba uvaja dodatno prehodno obdobje za pogodbe o izvajanju javne službe na področju železniškega prevoza, ki se neposredno sklenejo med 1. januarjem 2013 in 2. decembrom 2019. Navedene pogodbe se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, vendar najpozneje do 31. decembra 2022. To železniškim podjetjem, ki so neposredno sklenila pogodbo o izvajanju javne službe, zagotavlja dovolj časa za prilagoditev in pripravo na za konkurenco odprte razpisne postopke.

3.11 Prilagoditve določb Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z izvzetjem od priglasitve državne pomoči in pogoji za skladnost državne pomoči na podlagi zahtev Pogodbe

Komisija je v predlaganem osnutku sprememb Uredbe (ES) št. 994/98 (uredba o pooblastitvi)⁶ predlagala tudi spremembo Uredbe (ES) št. 1370/2007, s katero bo v skladu s postopki iz členov 108(4) in 109 Pogodbe pomoč za usklajevanje prevoza ali nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe iz člena 93 Pogodbe, spadala na področje uporabe uredbe o pooblastitvi. Komisija trenutno pričakuje posledično, prihodnjo uredbo o skupinski izjemi, ki bo povzela sedanjo izjemo, razen v obsegu, v katerem je Uredba (ES) št. 1370/2007 spremenjena s tem zakonodajnim predlogom v zvezi s sektorjem železniškega prometa.

⁶ Predlog UREDBE SVETA o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 994/98 z dne 7. maja 1998 o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za določene vrste horizontalne državne pomoči in Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, COM(2012) 730 final z dne 5. 12. 2012.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**o spremembi Uredbe (ES) št. 1370/2007 v zvezi z odprtjem trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V zadnjem desetletju rast železniškega potniškega prometa ni zadoščala za povečanje njegovega modalnega deleža v primerjavi z avtomobili in letalstvom. Modalni delež železniškega potniškega prevoza v Evropski uniji v višini 6 % je ostal precej stabilen. Storitve v železniškem potniškem prevozu niso dosegale spreminjajočih se potreb z vidika razpoložljivosti in kakovosti.
- (2) Trg storitev mednarodnega železniškega potniškega prevoza Unije je odprt za konkurenco od leta 2010. Nekatere države članice so konkurenci odprle tudi svoje domače storitve potniškega prevoza z uvedbo pravic prostega dostopa ali objavljanjem razpisov za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe ali na podlagi obeh ukrepov.
- (3) Komisija je v beli knjigi o prometni politiki, ki jo je sprejela 28. marca 2011⁹, objavila svojo namero glede dokončne vzpostavitve notranjega trga za železniške storitve, ki železniškim podjetjem iz Unije omogoča opravljanje vseh vrst storitev železniškega prevoza brez nepotrebnih tehničnih in upravnih ovir.
- (4) Pristojni organi morajo pri organizaciji storitev javnega potniškega prevoza zagotoviti, da so obveznosti javne službe ter geografsko območje pogodb o izvajanju javne službe ustrezni, nujni in sorazmerni za doseganje ciljev politike javnega potniškega prevoza na njihovem ozemlju. Ta politika bi morala biti določena v načrtih javnega prevoza in dopuščati prostor za tržne prevozne rešitve. Postopek opredeljevanja načrtov javnega prevoza in obveznosti javne službe bi moral biti pregleden za zadevne zainteresirane strani in potencialne subjekte, ki vstopajo na trg.

⁷ UL C , , str. .⁸ UL C , , str. .⁹ Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu; COM(2011) 144.

- (5) Da bi zagotovili zanesljivo financiranje za doseganje ciljev iz načrtov javnega prevoza, morajo pristojni organi oblikovati obveznosti javne službe za doseganje ciljev javnega prevoza na stroškovno učinkovit način, ob upoštevanju nadomestila za čisti finančni učinek navedenih obveznosti, ter zagotoviti dolgoročno finančno vzdržnost javnega prevoza, organiziranega v okviru pogodb o izvajanju javne službe.
- (6) Da bi trg javnega železniškega potniškega prevoza deloval nemoteno, je zlasti pomembno, da pristojni organi upoštevajo ta merila za obveznosti javne službe in obseg pogodb o izvajanju javne službe, ker morajo biti prevozi s prostim dostopom dobro usklajeni s storitvami prevoza v okviru pogodbe o izvajanju javne službe. Zato bi moral neodvisni regulatorni organ s področja železniškega prevoza zagotoviti pravilno uporabo in preglednost tega postopka.
- (7) Da se olajša konkurenca za takšne pogodbe, je treba določiti največji letni obseg pogodbe o izvajanju javne službe na področju železniškega potniškega prevoza, obenem pa pristojnim organom dopustiti nekaj prilagodljivosti pri optimiranju obsega v skladu z gospodarskimi in operativnimi vidiki.
- (8) Da se olajša priprava razpisov in s tem poveča konkurenca, morajo pristojni organi vsem izvajalcem javne službe, ki so zainteresirani za predložitev takšnih ponudb, zagotoviti nekatere informacije o storitvah prevoza in infrastrukturi, ki so zajete v pogodbi o izvajanju javne službe.
- (9) Nekatere zgornje meje za neposredno sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na področju železniškega prevoza je treba prilagoditi posebnim gospodarskim pogojem, pod katerimi lahko v tem sektorju potekajo razpisni postopki.
- (10) Vzpostavitev notranjega trga storitev železniškega potniškega prevoza zahteva skupna pravila o razpisnih postopkih, odprtih za konkurenco, za pogodbe o izvajanju javne službe v tem sektorju, ki bi jih bilo treba na usklajen način uporabljati v vseh državah članicah.
- (11) Z namenom ustvarjanja okvirnih pogojev, ki bodo družbi omogočali, da v celoti izkoristi ugodnosti učinkovitega odprtega trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza, je pomembno, da države članice zagotovijo ustrezno raven socialnega varstva za osebje izvajalcev javne službe.
- (12) Pristojni organi morajo z ustreznimi in učinkovitimi ukrepi poskrbeti za lažji dostop izvajalcev javne službe do železniškega voznega parka, če trg tega ne zagotavlja pod primernimi gospodarskimi in nediskriminatornimi pogoji.
- (13) Nekatere ključne značilnosti prihodnjih razpisnih postopkov za pogodbe o izvajanju javne službe morajo biti popolnoma pregledne, da se omogoči boljše organiziran odziv trga.
- (14) V skladu z notranjo logiko Uredbe (ES) št. 1370/2007 bi bilo treba jasno določiti, da se prehodno obdobje do 2. decembra 2019 nanaša samo na obveznost glede organizacije za konkurenco odprtih razpisnih postopkov za pogodbe o izvajanju javne službe.
- (15) Priprava železniških podjetij na obvezno sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na podlagi za konkurenco odprtih razpisnih postopkov zahteva nekaj dodatnega časa, da se omogoči uspešno in vzdržno notranje prestrukturiranje podjetij, s katerimi so se v preteklosti takšne pogodbe sklepale neposredno. Zato so potrebni prehodni ukrepi za pogodbe, ki so neposredno sklenjene med datumom začetka veljavnosti te uredbe in 3. decembrom 2019.

- (16) Ker bodo pristojni organi, ko bo odprtje trga za domače storitve železniškega potniškega prevoza doseženo, morda morali sprejeti ukrepe za zagotavljanje visoke stopnje konkurence z omejevanjem števila pogodb, ki jih sklenejo z enim železniškim podjetjem, bi bilo treba zagotoviti ustrezne določbe.
- (17) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje člena 5a te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹⁰.
- (18) Komisija je v okviru sprememb Uredbe (ES) št. 994/98 (uredba o pooblastitvi)¹¹ predlagala tudi spremembo Uredbe (ES) št. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Za uskladičev pristopa k uredbam o skupinski izjemi na področju državne pomoči ter v skladu s postopki iz členov 108(4) in 109 Pogodbe bi morala pomoč za usklajevanje prevoza ali nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe iz člena 93 Pogodbe, spadati na področje uporabe uredbe o pooblastitvi.
- (19) Uredbo (ES) št. 1370/2007 bi bilo treba zato ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 1370/2007 se spremeni:

1. a) Točka (c) člena 2 se nadomesti z naslednjim:

„(c) ‚pristojni lokalni organ‘ pomeni vsak pristojni organ, katerega geografska pristojnost ne pokriva celotnega državnega ozemlja in ki pokriva potrebe po prevozu v urbani aglomeraciji ali ruralnem okolju;“
- b) Točka (e) člena 2 se dopolni z naslednjim:

„Obseg obveznosti javne službe izključuje vse storitve javnega prevoza, ki presegajo to, kar je nujno za doseganje učinkov na lokalno, regionalno ali podnacionalno omrežje;“
2. Vstavi se naslednji člen 2a:

„Člen 2a

Načrti javnega prevoza in obveznosti javne službe

 1. Pristojni organi določijo in redno posodablajo načrte javnega potniškega prevoza, ki za ozemlje v njihovi pristojnosti zajemajo vse ustrezne vrste prevoza. Ti načrti javnega prevoza opredeljujejo cilje politike javnega prevoza in sredstva za njihovo izvajanje, ki zajemajo vse ustrezne načine prevoza za ozemlje, za katerega so odgovorni. Vključujejo vsaj:
 - (a) strukturo omrežja ali prog;
 - (b) temeljne zahteve, ki jih mora izpolniti ponudba javnega prevoza, kot so dostopnost, ozemeljska povezljivost, varnost, modalne in intermodalne

¹⁰ UL L 55, 28.2.2011, str. 13

¹¹ Predlog UREDBE SVETA o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 994/98 z dne 7. maja 1998 o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za določene vrste horizontalne državne pomoči in Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, COM(2012) 730 final z dne 5. 12. 2012.

povezave na glavnih povezovalnih vozliščih, značilnosti ponudbe, kot so časi delovanja, pogostost storitev in najmanjša stopnja uporabe zmogljivosti;

- (c) standarde kakovosti, povezane s postavkami, kot so lastnosti opreme postajališč in železniškega voznega parka, točnost in zanesljivost, čistost, služba in informacije za uporabnike, obravnava in reševanje pritožb, spremljanje kakovosti storitev;
- (d) načela tarifne politike;
- (e) operativne zahteve, kakor je prevoz koles, upravljanje prometa in načrt za nepredvidljive razmere v primeru motenj.

Pri določitvi načrtov javnega prevoza pristojni organi upoštevajo zlasti veljavna pravila v zvezi s pravicami potnikov ter socialnim varstvom in varstvom na področju zaposlovanja in okolja.

Pristojni organi sprejmejo in objavijo načrte javnega prevoza po posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi stranmi. Za namene te uredbe so ustrezne zainteresirane strani, ki jih je treba upoštevati, vsaj izvajalci prevoza, upravljavci infrastrukture, če je to ustrezno, ter predstavniške organizacije potnikov in zaposlenih.

2. Določitev obveznosti javne službe in sklepanje pogodb o izvajanju javne službe sta skladna z veljavnimi načrti javnega prevoza.
3. Specifikacija obveznosti javne službe za javni potniški promet in obseg njihove uporabe se določita na naslednji način:
 - (a) opredeljena sta v skladu s členom 2(e);
 - (b) ustrezna sta za doseganje ciljev načrta javnega prevoza;
 - (c) ne presegata obsega, ki je nujen in sorazmeren za doseganje ciljev iz načrta javnega prevoza.

Pri oceni ustreznosti iz točke (b) se upošteva, ali je javno poseganje v izvajanje potniškega prevoza primerno sredstvo za doseganje ciljev iz načrtov javnega prevoza.

Za javne storitve železniškega potniškega prevoza se pri oceni nujnosti in sorazmernosti iz točke (c) upoštevajo storitve prevoza iz člena 10(2) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev)¹² ter vse informacije, ki so na voljo upravljavcem infrastrukture in regulatornim organom v skladu s prvim stavkom člena 38(4) navedene direktive.

4. Specifikacije obveznosti javne službe in z njimi povezano nadomestilo čistega finančnega učinka obveznosti javne službe:
 - (a) dosegajo cilje iz načrta javnega prevoza na stroškovno najučinkovitejši način;
 - (b) zagotavljajo dolgoročno finančno vzdržno izvajanje javnega potniškega prometa v skladu z zahtevami iz načrta javnega prevoza.

¹² UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

5. Pristojni organ pri pripravljanju specifikacij določi osnutek specifikacij obveznosti javne službe in njihovega obsega, osnovne korake za ocenjevanje njihove skladnosti z zahtevami iz odstavkov 2, 3 in 4 ter rezultate ocenjevanja.

Pristojni organ se o teh specifikacijah na primeren način posvetuje z ustreznimi zainteresiranimi stranmi, ki vključujejo vsaj izvajalce prevoza, upravljavce infrastrukture, če je to ustrezno, in predstavniške organizacije potnikov in zaposlenih, ter upošteva njihova stališča.

6. Za javne storitve železniškega potniškega prevoza:
 - (a) skladnost ocene in postopkov iz tega člena zagotovi regulatorni organ, opredeljen v členu 55 Direktive 2012/34/EU, tudi na lastno pobudo;
 - (b) največji letni obseg pogodbe o izvajanju javne službe, izražen v vlakovnih kilometrih, je opredeljen z višjo od naslednjih vrednosti: 10 milijonov vlakovnih kilometrov ali ena tretjina celotnega obsega nacionalnega javnega potniškega prevoza, ki se izvaja po pogodbah o izvajanju javne službe.“

3. Člen 4 se spremeni:

- (a) v odstavku 1 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, določene v členu 2(e) in členu 2a, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevna geografska območja;“

- (b) zadnji stavek točke (b) odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

„V primeru pogodb o izvajanju javne službe, ki niso sklenjene v skladu s členom 5(3), se ti parametri določijo tako, da nobeno nadomestilo ne more preseči zneska, potrebnega za kritje neto finančnega učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo s tem povezani prihodki, ki jih izvajalec javne službe obdrži, in tudi primeren dobiček;“

- (c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„Kadar pristojni organi v skladu z nacionalnim pravom od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene kakovostne in socialne standarde, ali določijo socialna in kakovostna merila, se ti standardi in merila vključijo v razpisno dokumentacijo in pogodbe o izvajanju javne službe.“

- (d) doda se odstavek 8:

„8. Pristojni organi vsem zainteresiranim stranem zagotovijo ustrezne informacije za pripravo ponudbe v okviru za konkurenco odprtega razpisnega postopka. Te informacije vključujejo podatke o povpraševanju potnikov, prevozninah, stroških in prihodkih, povezanih z javnim potniškim prevozom, na katerega se nanaša razpis, ter podrobnosti o specifikacijah infrastrukture, ki je pomembna za obratovanje potrebnih vozil ali železniškega voznega parka, s čimer jim omogočijo pripravo poslovnih načrtov na podlagi natančnih podatkov. Upravljavci infrastrukture podprejo pristojne organe pri zagotavljanju vseh ustreznih specifikacij infrastrukture. Za neizpolnjevanje zgornjih določb se zagotovi pravni pregled iz člena 5(7).“

4. Člen 5 se spremeni:

- (a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe:

- (a) kadar je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na: manj kot 1 000 000 EUR ali manj kot 5 000 000 EUR, če pogodba o izvajanju javnih storitev vključuje javni železniški prevoz, ali
- (b) kadar je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza oziroma manj kot 150 000 kilometrov, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje železnico.

V primeru, da se pogodba o izvajanju javne službe sklene neposredno z malim ali srednje velikim podjetjem, ki upravlja največ 23 vozil, se te zgornje meje lahko povišajo bodisi do povprečne letne vrednosti, ocenjene na manj kot 2 000 000 EUR ali na letno opravljanje manj kot 600 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.“

(b) Odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„Pristojni organi se lahko odločijo, da bodo z namenom povečanja konkurence med železniškimi podjetji pogodbe za javni železniški potniški promet, ki zajemajo dele istega omrežja ali svežnja prog, sklenili z različnimi železniškimi podjetji. Za ta namen se lahko pristojni organi pred objavo razpisnega postopka odločijo omejiti število pogodb, ki se bodo sklenile z istim železniškim podjetjem.“

5. Vstavi se naslednji člen 5a:

„Člen 5a

Železniški vozni park

1. Države članice v skladu s pravili o državnih pomočeh sprejmejo ustrezne ukrepe, da zagotovijo učinkovit in nediskriminatorni dostop do primerne železniškega voznega parka za javni železniški potniški prevoz izvajalcem, ki želijo izvajati storitve javnega železniškega potniškega prevoza na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe.
2. Kadar na zadevnem trgu ni podjetij za zakup železniškega voznega parka, ki bi vsem zadevnim izvajalcem javnega železniškega potniškega prometa zagotavljala zakup železniškega voznega parka iz odstavka 1 pod nediskriminatornimi in poslovno privlačnimi pogoji, države članice zagotovijo, da preostanek vrednostnega tveganja za železniški vozni park krije pristojni organ v skladu s pravili o državnih pomočeh, če tako zahtevajo izvajalci, ki nameravajo in so sposobni sodelovati v razpisnih postopkih za pogodbe o izvajanju javne službe, da bi lahko sodelovali v takšnih razpisnih postopkih.

Pristojni organ lahko zahtevo iz prvega pododstavka izpolni na enega od naslednjih načinov:

- (a) z nakupom železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, da bi ga dal na voljo izbranemu izvajalcu javne službe po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo,
- (b) z zagotovitvijo garancije za financiranje železniškega voznega parka, ki se uporablja za izvrševanje pogodbe o izvajanju javne službe, po tržni ceni ali kot del pogodbe o izvajanju javne službe v skladu s členom 4(1)(b), členom 6 in, če je ustrezno, s Prilogo. Takšna garancija lahko krije preostanek vrednostnega tveganja, pri čemer se po potrebi upoštevajo ustrezna pravila o državnih pomočeh,

- (c) tako, da se v pogodbi o izvajanju javne službe zaveže prevzeti železniški vozni park po tržni ceni ob izteku veljavnosti pogodbe.

V primerih iz točk (b) in (c) ima pristojni organ pravico od izvajalca javne službe zahtevati, da po izteku veljavnosti pogodbe o izvajanju javne službe prenese železniški vozni park na novega izvajalca, s katerim se sklene pogodba. Pristojni organ lahko zaveže novega izvajalca javnega prevoza, da prevzame železniški vozni park. Prenos se opravi po tržnih cenah.

3. Če se železniški vozni park prenese na novega izvajalca javnega prevoza, pristojni organ v razpisni dokumentaciji zagotovi podrobne podatke o stroških vzdrževanja železniškega voznega parka in njegovem fizičnem stanju.
4. Komisija do [18 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] sprejme ukrepe, ki določajo podrobnosti postopka, ki ga je treba upoštevati za uporabo odstavkov 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 9a(2).“
6. V členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Vsa nadomestila, povezana s splošnim pravilom ali pogodbo o izvajanju javne službe, so ne glede na način sklenitve pogodbe v skladu s členom 4. Vsa nadomestila ne glede na njihovo naravo, povezana s pogodbo o izvajanju javne službe, ki ni bila sklenjena v skladu s členom 5(3) ali povezana s splošnim pravilom, so poleg tega v skladu z določbami iz Priloge.“

7. Člen 7 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vsak pristojni organ enkrat letno objavi zbirno poročilo o obveznostih javne službe pod njegovo odgovornostjo, datumu začetka in obdobju veljavnosti pogodb o izvajanju javne službe, izbranih izvajalcih javne službe ter o nadomestilih in izključnih pravicah, ki so v zameno dodeljene tem izvajalcem javne službe. Poročilo razlikuje med avtobusnim in železniškim prevozom in omogoča nadzor ter oceno uspešnosti, kakovosti in financiranja javnega prometnega omrežja ter, če je ustrezno, vsebuje informacije o vrsti in obsegu dodeljenih izključnih pravic. Države članice olajšajo osrednji dostop do teh poročil, na primer prek skupnega spletnega portala.“;

- (b) v odstavku 2 se doda naslednja točka:

„(d) previden datum začetka in obdobje veljavnosti pogodbe o izvajanju javne službe.“

8. Člen 8 se spremeni:

- (a) prvi pododstavek odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Brez poseganja v odstavek 3 je sklepanje pogodb o izvajanju javne službe na področju železniškega prevoza, razen ostalih vrst prevoza po tirih, kot so podzemna železnica ali tramvaji, od 3. decembra 2019 v skladu s členom 5(3). Vse pogodbe o izvajanju javne službe z drugimi vrstami prevoza po tirih in po cesti morajo biti najpozneje do 3. decembra 2019 sklenjene v skladu s členom 5(3). Države članice v tem prehodnem obdobju, ki traja do 3. decembra 2019, sprejmejo ukrepe za postopno uskladitev s členom 5(3), da bi preprečile resne strukturne težave, zlasti v zvezi s prevoznimi zmogljivostmi.“

- (b) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. Pogodbe o izvajanju javne službe za javni železniški potniški promet, ki so neposredno sklenjene med 1. januarjem 2013 in 2. decembrom 2019, se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Vendar se v nobenem primeru ne smejo izvajati po 31. decembru 2022.“

(c) v odstavku 3 se zadnji stavek drugega pododstavka nadomesti z naslednjim:

„Pogodbe iz točke (d) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če imajo omejeno veljavnost, primerljivo z veljavnostmi, določenimi v členu 4.“

9. Vstavi se naslednji člen 9a:

„Člen 9a

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko železniško območje, ustanovljen s členom 62 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev)¹³. Odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

¹³ UL L 343/32 z dne 14.12.2012.