

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)
č. 1370/2007
ze dne 23. října 2007
o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení
nařízení Rady (EHS)
č. 1191/69 a č. 1107/70**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na články 71 a 89 této smlouvy,
s ohledem na návrh Komise,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,
v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,
vzhledem k těmto důvodům:

⁽¹⁾ Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2001 (Úř. věst. C 140 E, 13.6.2002, s. 262), společný postoj Rady ze dne 11. prosince 2006 (Úř. věst. C 70 E, 27.3.2007, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 10. května 2007. Rozhodnutí Rady ze dne 18. září 2007.

(1) Článek 16 Smlouvy potvrzuje místo, které zaujímají služby obecného hospodářského zájmu mezi společnými hodnotami Unie.

(2) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu podléhají pravidlům obsaženým v uvedené smlouvě, zvláště pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny.

(3) Článek 73 Smlouvy představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2. Stanoví pravidla pro kompenzace závazků veřejné služby v odvětví pozemní dopravy.

(4) Hlavními cíli bílé knihy Komise ze dne 12. září 2001 "Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout" je zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících, a to s ohledem na sociální a environmentální faktory a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout zvláštní tarifní podmínky určitým kategoriím cestujících, například důchodcům, a odstranit nerovnosti mezi dopravními podniky z různých členských států, které mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže.

(5) Mnoho služeb v pozemní přepravě cestujících, které jsou z hlediska obecného hospodářského zájmu nezbytné, nemůže být v současné době provozováno na obchodním základě. Příslušné orgány členských států musí mít možnost zasáhnout s cílem zajistit poskytování těchto služeb. Mechanismy, které mohou tyto orgány využívat pro zajištění poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jsou zejména tyto: udělování výlučných práv provozovatelům veřejných služeb, poskytování finančních kompenzací provozovatelům veřejných služeb a vymezení obecných pravidel v oblasti provozování veřejné dopravy, která se týkají všech provozovatelů. Pokud si členské státy zvolí, v souladu s tímto nařízením, možnost vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení určitá obecná pravidla, měl by se použít obecný režim pro státní podpory.

(6) Mnoho členských států přijalo alespoň pro část svého trhu veřejné dopravy právní předpisy upravující udělování výlučných práv a uzavírání smluv o veřejných službách, a to na základě transparentního a spravedlivého výběrového řízení. V důsledku toho značně vzrostl obchod mezi členskými státy a někteří provozovatelé veřejných služeb dnes poskytují veřejné služby v přepravě cestujících ve více než jednom členském státě. Vývoj vnitrostátních právních předpisů však vedl k používání různých postupů a ke vzniku právní nejistoty, pokud jde o práva provozovatelů veřejných služeb a povinnosti příslušných orgánů. Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ⁽¹⁾ se nezabývá způsobem, jakým by smlouvy o veřejných službách měly být ve Společenství uzavírány, ani okolnostmi, za nichž by měly být předmětem nabídkového řízení. Je tedy třeba aktualizovat právní rámec Společenství.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

(7) Provedené studie a zkušenosti členských států, ve kterých existuje hospodářská soutěž v odvětví veřejné dopravy již několik let, ukazují, že při použití přiměřených ochranných opatření umožňuje zavedení regulované hospodářské soutěže mezi provozovateli poskytování lákavějších, modernějších a levnějších služeb, aniž by byli provozovatelé veřejných služeb omezeni v plnění zvláštních úkolů, které jim byly přiděleny. Tento postup byl schválen Evropskou radou v rámci tzv. lisabonského procesu ze dne 28. března 2000, kterým se Komise, Rada a členské státy vyzývají, aby v rámci svých příslušných pravomocí "urychlily liberalizaci v odvětvích, jako je... doprava".

(8) Trhům přepravy cestujících, které jsou deregulovány a na kterých neexistují výlučná práva, by mělo být umožněno zachovat si svou povahu a způsob fungování, pokud jsou tato povaha a způsob slučitelné s požadavky Smlouvy.

(9) Aby mohly organizovat veřejné služby v přepravě cestujících způsobem nejlépe odpovídajícím potřebám veřejnosti, musí mít všechny příslušné orgány možnost volně vybrat provozovatele veřejných služeb, s ohledem na zájmy malých a středních podniků, za podmínek stanovených tímto nařízením. K zajištění uplatňování zásady transparentnosti, zásady rovného zacházení s konkurenčními provozovateli a zásady proporcionality při poskytování kompenzací či udělování výlučných práv je třeba ve smlouvě o veřejných službách mezi příslušným orgánem a vybraným provozovatelem veřejných služeb vymezit povahu závazků veřejné služby a dohodnutou odměnu. Forma nebo označení této smlouvy se mohou lišit podle právních systémů členských států.

(10) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, se nepovažuje za vhodné, aby byla v tomto nařízení upravena otázka uzavírání smluv o veřejných službách v tomto specifickém odvětví. Organizace veřejných služeb v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, a pokud se na ně nevztahují zvláštní právní předpisy Společenství, v teritoriálních mořských vodách tedy podléhá dodržování obecných zásad Smlouvy, nezvolí-li si členské státy možnost použití tohoto nařízení pro tato specifická odvětví. Ustanovení tohoto nařízení nebrání začlenění služeb v přepravě po vnitrozemských vodních cestách a v teritoriálních mořských vodách do širší městské, příměstské nebo regionální sítě veřejné přepravy cestujících.

(11) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje služby v nákladní dopravě, se nepovažuje za vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na

uzavírání smluv o veřejných službách v tomto konkrétním odvětví. Organizace služeb v nákladní dopravě by tedy po dobu tří let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost měla podléhat dodržování obecných zásad Smlouvy.

(12) Z hlediska práva Společenství není podstatné, zda budou veřejné služby v přepravě cestujících provozovány veřejnými nebo soukromými podniky. Toto nařízení je založeno na zásadě neutrality, pokud jde o úpravu vlastnictví podle článku 295 Smlouvy, na zásadě svobody členských států vymezit služby obecného hospodářského zájmu podle článku 16 Smlouvy a na zásadách subsidiarity a proporcionality podle článku 5 Smlouvy.

(13) Některé služby, často spojené s konkrétní infrastrukturou, jsou provozovány především z důvodu svého historického nebo turistického významu. Na tyto služby, jejichž účel se od poskytování veřejné přepravy cestujících značně liší, se tak nevztahují pravidla a postupy použitelné na požadavky veřejné služby.

(14) Pokud jsou příslušné orgány odpovědné za organizaci sítě veřejné dopravy, může tato organizace vedle skutečného provozování dopravních služeb zahrnovat celou řadu dalších činností a povinností, které mohou příslušné orgány svobodně vykonávat samy, nebo jejich vykonávání zcela či částečně svěřit třetí osobě.

(15) Dlouhodobé smlouvy mohou vést k uzavření trhu na období delší, než je nezbytné, čímž může dojít ke snížení příznivých účinků konkurenčního tlaku. Aby se co nejméně narušovala hospodářská soutěž a při tom se zachovala kvalita služeb, měly by být smlouvy o veřejných službách uzavírány na dobu určitou. Prodloužení takové smlouvy by mohlo být podmíněno kladným přijetím ze strany účastníků dopravy. V této souvislosti je nezbytné stanovit možnost prodloužení smluv o veřejných službách o maximálně polovinu jejich původní doby trvání, pokud musí provozovatel veřejných služeb investovat do aktiv, jejichž doba amortizace je výjimečně dlouhá, a, z důvodu jejich zvláštního charakteru a obtíží, v případě nejvzdálenějších regionů, jak jsou vymezeny v článku 299 Smlouvy. Navíc pokud provozovatel veřejných služeb investuje do infrastruktury nebo do kolejových vozidel a vozidel částky výjimečně vysoké a pokud je smlouva uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, mělo by být možné i delší prodloužení.

(16) Pokud by uzavřením smlouvy o veřejných službách došlo ke změně provozovatele veřejných služeb, měly by mít příslušné orgány možnost žádat po vybraném provozovateli veřejných služeb uplatňování směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů⁽¹⁾. Uvedená směrnice nebrání členským státům zachovávat podmínky přechodu jiných práv zaměstnanců, než jsou práva, na která se vztahuje směrnice 2001/23/ES, a tak případně brát v úvahu sociální normy zavedené vnitrostátními právními a správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo dohodami uzavřenými mezi sociálními partnery.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

(17) Při zachování zásady subsidiarity mohou příslušné orgány zvolit způsob, jakým stanoví sociální a kvalitativní kritéria s cílem udržet a zvýšit normy kvality pro závazky veřejné služby, například ohledně minimálních pracovních podmínek, práv cestujícího, potřeb osob se sníženou pohyblivostí, ohledně ochrany životního prostředí, bezpečnosti cestujících a zaměstnanců, jakož i závazků vyplývajících z kolektivních smluv a jiných předpisů a dohod týkajících se pracovišť a sociální ochrany na místech, kde je služba poskytována. Aby zajistily transparentní a srovnatelné podmínky hospodářské soutěže

mezi provozovateli a aby odvrátily rizika sociálního dumpingu, mohou příslušné orgány stanovit zvláštní sociální normy a normy kvality služeb.

(18) S výhradou příslušných ustanovení vnitrostátního práva se může jakýkoliv místní orgán, nebo v případě jeho neexistence jakýkoli orgán s celostátní působností, rozhodnout, že bude na území, které spravuje, poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sám, nebo že jejich poskytováním pověří bez nabídkového řízení vnitřního provozovatele. S cílem zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže však musí tato možnost zajištění služeb z vlastních zdrojů podléhat přísné kontrole. Požadovanou kontrolu by měl vykonávat příslušný orgán nebo skupina příslušných orgánů poskytující integrované veřejné služby v přepravě cestujících společně nebo prostřednictvím svých členů. Navíc by příslušný orgán poskytující vlastní přepravní služby nebo vnitřní provozovatel měl mít zakázáno účastnit se nabídkových řízení mimo územní působnost uvedeného orgánu. Orgánu, jehož kontrole vnitřní provozovatel podléhá, by také mělo být umožněno zakázat tomuto provozovateli účast v nabídkových řízeních organizovaných na jeho území. Omezení činností vnitřního provozovatele nejsou v rozporu s možností přímého uzavírání smluv o veřejných službách, týkají-li se přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Přímé uzavírání smluv o železniční přepravě těžkých nákladů ponechává nedotčenu možnost příslušných orgánů uzavřít s vnitřním provozovatelem smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících týkající se jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj.

(19) Uzavírání smluv na subdodávky může přispět k účinnější veřejné přepravě cestujících a umožňuje účast jiných podniků, než je provozovatel veřejných služeb, se kterým byla uzavřena smlouva o veřejných službách. S ohledem na nejlepší využití veřejných financí by však měly mít příslušné orgány možnost stanovit podmínky pro uzavírání smluv na subdodávky v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících, zejména v případě služeb provozovaných vnitřním provozovatelem. Subdodavatel by dále neměl být zbaven možnosti účastnit se nabídkových řízení na území v působnosti kteréhokoli příslušného orgánu. Výběr subdodavatele příslušným orgánem nebo jeho vnitřním provozovatelem je třeba provést v souladu s právem Společenství.

(20) Pokud se orgán veřejné správy rozhodne, že svěří poskytování služeb obecného zájmu třetí osobě, musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, jak je stanoveno v člancích 43 až 49 Smlouvy, jakož i se zásadami transparentnosti a rovného zacházení. Ustanoveními tohoto nařízení nejsou dotčeny zejména povinnosti orgánů veřejné správy na základě směrnic o zadávání veřejných zakázek, pokud smlouvy o veřejných službách spadají do jejich působnosti.

(21) Měla by být zaručena účinná právní ochrana nejen pro smlouvy uzavírané podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb ⁽¹⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby ⁽²⁾, ale také pro jiné smlouvy uzavírané podle tohoto nařízení. Účinný postup přezkumu musí být v případě potřeby srovnatelný s příslušnými postupy stanovenými ve směrnici Rady 89/665/EHS ze dne 21. prosince 1989 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přezkumného řízení při zadávání veřejných zakázek na dodávky a stavební práce ⁽³⁾ a ve směrnici Rady 92/13/EHS ze dne 25. února 1992 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se uplatňování pravidel Společenství pro postupy při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací ⁽⁴⁾.

(¹) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/97/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 107).

(²) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/97/ES.

(³) Úř. věst. L 395, 30.12.1989, s. 33. Směrnice ve znění směrnice 92/50/EHS (Úř. věst. L 209, 24.7.1992, s. 1).

(⁴) Úř. věst. L 76, 23.3.1992, s. 14. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/97/ES.

(22) Některá nabídková řízení vyžadují, aby příslušné orgány definovaly a popsaly komplexní systémy. Tyto orgány by proto měly být při uzavírání smluv v těchto případech oprávněny po předložení nabídek vyjednávat podrobnosti s některými nebo se všemi případnými provozovateli veřejných služeb.

(23) Nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností. U větších částek nebo vzdáleností by v této souvislosti měly mít příslušné orgány možnost zohlednit zvláštní zájmy malých a středních podniků. Příslušným orgánům by nemělo být dovoleno rozdělit smlouvy nebo sítě za účelem vyhnutí se nabídkovému řízení.

(24) Pokud existuje nebezpečí přerušování poskytování služeb, měly by být příslušné orgány oprávněny zavést mimořádná krátkodobá opatření, než bude uzavřena nová smlouva o veřejných službách v souladu se všemi podmínkami pro uzavírání těchto smluv podle tohoto nařízení.

(25) Veřejná přeprava cestujících po železnici vyvolává specifické otázky v oblasti investičního zatížení a nákladů na infrastrukturu. V březnu 2004 Komise předložila návrh změny směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (⁵), aby byl všem železničním podnikům Společenství zajištěn přístup k infrastruktuře všech členských států pro účely provozování služeb mezinárodní osobní dopravy. Cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb.

(⁵) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

(26) Pokud se jedná o veřejné služby, umožňuje toto nařízení každému příslušnému orgánu v rámci smlouvy o veřejných službách, aby si vybral svého provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. S ohledem na různorodost územní organizace jednotlivých členských států mohou být příslušné orgány v odůvodněných případech oprávněny uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici přímo.

(27) Kompenzace poskytovaná příslušnými orgány k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby musí být vypočítána způsobem vylučujícím její poskytnutí v nadměrné výši. Pokud má příslušný orgán v úmyslu uzavřít smlouvu o veřejných službách bez nabídkového řízení, měl by rovněž dodržovat podrobná pravidla zajišťující, že výše kompenzace je přiměřená, a zohledňující požadavek účinnosti a kvality služeb.

(28) Vhodným zohledněním veškerých účinků plnění závazků veřejné služby na poptávku po veřejných službách v přepravě cestujících ve vzorci pro výpočet uvedeném

v příloze mohou příslušný orgán a provozovatel veřejných služeb prokázat, že nedošlo k nadměrnému poskytnutí kompenzací.

(29) Uvažují-li příslušné orgány o uzavření smluv o veřejných službách, s výjimkou mimořádných opatření a smluv týkajících se malých vzdáleností, měly by přijmout opatření nezbytná k zveřejnění této skutečnosti nejméně jeden rok předem, aby mohli případní provozovatelé veřejných služeb zareagovat.

(30) Přímo uzavírané smlouvy o veřejných službách by měly podléhat zvýšené transparentnosti.

(31) Jelikož budou příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb potřebovat čas, aby se přizpůsobili ustanovením tohoto nařízení, měla by být přijata přechodná opatření. S ohledem na postupné uzavírání smluv o veřejných službách podle tohoto nařízení by měly členské státy předložit Komisi během šesti měsíců po uplynutí první poloviny přechodného období zprávu o pokroku. Komise může na základě těchto zpráv navrhnout vhodná opatření.

(32) Během přechodného období mohou příslušné orgány zavádět ustanovení tohoto nařízení v různou dobu. Proto je možné, že se během tohoto období nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách na trzích, které byly rychleji otevřeny regulované hospodářské soutěži, budou účastnit provozovatelé veřejných služeb z trhů, na které se ještě nevztahují ustanovení tohoto nařízení. Aby se přiměřenými opatřeními předešlo jakékoli nerovnováze při otevírání trhu veřejné dopravy, měly by mít příslušné orgány možnost v druhé polovině přechodného období odmítnout nabídky předložené podniky, u kterých není více než polovina z celkové hodnoty jimi poskytovaných veřejných dopravních služeb udělena v souladu s tímto nařízením, pokud toto odmítnutí není diskriminační a pokud tak bylo rozhodnuto před vypsáním nabídkového řízení.

(33) V bodech 87 až 95 rozsudku ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾ Soudní dvůr Evropských společenství rozhodl, že kompenzace za veřejné služby nepředstavují zvýhodnění ve smyslu článku 87 Smlouvy, pokud jsou splněny čtyři kumulativní podmínky. Pokud nejsou uvedené podmínky splněny a jsou splněny obecné podmínky pro použití ustanovení čl. 87 odst. 1 Smlouvy, představují kompenzace za veřejné služby státní podporu a vztahují se na ně články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy.

⁽¹⁾ Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

(34) Kompenzace za veřejné služby se mohou v odvětví pozemní osobní dopravy ukázat jako nezbytné pro to, aby podniky odpovědné za veřejné služby fungovaly podle zásad a za podmínek, které jim umožňují plnit jejich úkoly. Tyto kompenzace mohou být za určitých podmínek slučitelné se Smlouvou podle článku 73 Smlouvy. Zprv musí být poskytnuty za účelem zajištění poskytování služeb, které jsou službami obecného zájmu ve smyslu Smlouvy. Zadruhé, aby se předešlo neodůvodněnému narušení hospodářské soutěže, nemohou překročit výši, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům získaným z této činnosti a přiměřenému zisku.

(35) Kompenzace poskytnuté příslušnými orgány v souladu s tímto nařízením tedy mohou být osvobozeny od požadavku předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

(36) Tímto nařízením se nahrazuje nařízení (EHS) č. 1191/69, a proto je třeba uvedené nařízení zrušit. Třileté přechodné období napomůže postupnému ukončení kompenzací

u veřejných služeb v nákladní dopravě, které nejsou povoleny Komisí podle článků 73, 86, 87 a 88 Smlouvy. Jakákoli jiná kompenzace v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících než ta, která spadá pod toto nové nařízení, jež by mohla představovat státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, by měla být v souladu s články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, včetně jakéhokoli příslušného výkladu Soudního dvora Evropských společenství, a zvláště jeho rozhodnutí ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Při posuzování takových případů by proto Komise měla použít zásady podobné zásadám stanoveným v tomto nařízení nebo případně v jiných právních předpisech v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu.

(37) Toto nařízení se vztahuje na nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽²⁾. Uvedené nařízení je považováno za překonané, neboť omezuje použití článku 73 Smlouvy, aniž by poskytovalo odpovídající právní základ pro povolování současných investičních programů zejména ve vztahu k investicím do dopravní infrastruktury v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru. Mělo by proto být zrušeno, aby bylo možné řádně používat článek 73 Smlouvy na neustálý vývoj v odvětví, aniž by tím bylo dotčeno toto nařízení nebo nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků⁽³⁾. S cílem dále usnadnit používání příslušných pravidel Společenství předloží Komise návrh pokynů o státní podpoře pro investice do železnic, včetně investic do infrastruktury v roce 2007.

⁽²⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 543/97 (Úř. věst. L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

(38) Komise vypracuje zprávu za účelem vyhodnocení provádění tohoto nařízení a vývoje poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, zejména kvality veřejných služeb v přepravě cestujících a účinků přímého uzavírání smluv o veřejných službách. K této zprávě budou v případě nezbytnosti přiloženy odpovídající návrhy na změnu tohoto nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.

2. Toto nařízení se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici, s výjimkou služeb, které jsou provozovány zejména z důvodu svého historického nebo turistického významu. Členské státy mohou toto nařízení použít pro veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, a aniž by bylo dotčeno nařízení

Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ⁽¹⁾, teritoriálních mořských vodách.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

3. Toto nařízení se nepoužije na koncese na stavební práce ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/17/ES nebo čl. 1 odst. 3 směrnice 2004/18/ES.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „veřejnou přepravou cestujících“ služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě;
- b) „příslušným orgánem“ orgán nebo skupina orgánů veřejné správy členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoli jiný orgán mající takovou pravomoc;
- c) „příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní;
- d) „provozovatelem veřejných služeb“ veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících;
- e) „závazkem veřejné služby“ požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek;
- f) „výlučným právem“ právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů;
- g) „kompenzací za veřejné služby“ jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím;
- h) „přímým uzavřením smlouvy“ uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení;
- i) „smlouvou o veřejných službách“ jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:
 - které má formu zvláštního zákona nebo podzákoného právního aktu nebo
 - které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli;
- j) „vnitřním provozovatelem“ právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary;
- k) „hodnotou“ hodnota služby, trasy, smlouvy o veřejných službách nebo režimu

- kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatele nebo provozovatelů veřejných služeb, včetně jakýchkoli kompenzací, které vyplatily orgány veřejné správy, a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které nejsou vráceny zpět příslušnému orgánu;
- l) „obecným pravidlem“ opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán;
 - m) „integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících“ vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.

Článek 3

Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla

1. Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.
2. Odchylně od odstavce 1 se na závazky veřejné služby, jejichž účelem je stanovení maximálních tarifů pro všechny cestující nebo určité kategorie cestujících, mohou vztahovat obecná pravidla. V souladu se zásadami stanovenými v článcích 4 a 6 a v příloze poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. Tím není dotčeno právo příslušných orgánů zahrnout závazky veřejné služby stanovící maximální tarify do smluv o veřejných službách.
3. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí. Tato obecná pravidla musí být oznámena podle článku 88 Smlouvy. U všech těchto oznámení je třeba uvést úplné informace o opatření a zejména podrobnosti o metodě výpočtu.

Článek 4

Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel

1. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí
 - a) jasně vymežit závazky veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;
 - b) objektivním a transparentním způsobem předem stanovit
 - i) ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a
 - ii) povahu a rozsah případných udělených výlučných právzpůsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách uzavřených v souladu s čl. 5 odst. 2, 4, 5 a 6 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;

c) vymezit způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména náklady na personál a energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu, kolejových vozidel a zařízení nezbytných pro provozování služeb v přepravě cestujících, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu.

2. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla vymezí způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, které si může provozovatel veřejných služeb ponechat, které mohou být vráceny příslušnému orgánu, nebo které mohou být rozděleny mezi provozovatele a tento orgán.

3. Doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročí deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a 15 let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy. Doba trvání smluv o veřejných službách vztahujících se na několik druhů dopravy je omezena na 15 let, pokud doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy představují více než 50 % hodnoty příslušných služeb.

4. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání smlouvy o veřejných službách prodloužena až o polovinu, poskytne-li provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách, a zároveň je spojen převážně se službami v přepravě cestujících, na které se vztahuje tato smlouva.

Je-li to odůvodněno náklady, které vyplývají ze zvláštní zeměpisné situace, může být doba trvání smluv o veřejných službách uvedená v odstavci 3 v nejbližších regionech prodloužena až o polovinu.

Je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, může mít smlouva o veřejných službách delší dobu trvání. Aby byla v tomto případě zajištěna transparentnost, předloží příslušný orgán Komisi do jednoho roku od uzavření smlouvy o veřejných službách tuto smlouvu a skutečnosti odůvodňující její delší dobu trvání.

5. Aniž je dotčeno vnitrostátní právo a právo Společenství, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, mohou příslušné orgány požadovat od vybraného provozovatele veřejných služeb, aby zaměstnancům, kteří byli dříve zaměstnáni za účelem poskytování služeb, přiznal práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k jejich převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES. Pokud vyžadují příslušné orgány po provozovatelích veřejných služeb, aby splnili určité sociální normy, uvedou v dokumentech nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách seznam dotyčného personálu a transparentní podrobnosti o jejich smluvních právech a podmínky, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spojené se službami.

6. Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality, musí být tyto normy zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.

7. Dokumentace nabídkového řízení a smlouvy o veřejných službách musí být transparentní, pokud jde o možnost a případně míru použití subdodávek. Pokud se subdodávky použijí, je provozovatel pověřený řízením a provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících podle tohoto nařízení povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. Smlouva o veřejných službách, která současně pokrývá návrh, budování a provozování veřejných služeb v přepravě

cestujících, může povolit plné využívání subdodávek při provozování těchto služeb. Smlouva o veřejných službách stanoví v souladu s vnitrostátním právem a právem Společenství podmínky, které platí pro subdodávky.

Článek 5

Uzavírání smluv o veřejných službách

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby nebo veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo ve směrnici 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se však zadávají v souladu s postupy stanovenými podle uvedených směrnic, pokud tyto smlouvy nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se odstavce 2 až 6 tohoto článku.

2. Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Pokud příslušný místní orgán vydá takové rozhodnutí, platí následující:

- a) za účelem určení, zda příslušný místní orgán vykonává takovou kontrolu, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra zastoupení ve správních, řídicích nebo dozorčích orgánech, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a kontrola nad strategickými rozhodnutími a jednotlivými rozhodnutími v rámci řízení. V souladu s právem Společenství není stoprocentní vlastnictví příslušným orgánem veřejné správy, zejména v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru, nezbytnou podmínkou určení, že jde o kontrolu ve smyslu tohoto odstavce, převažuje-li veřejný vliv a může-li být kontrola určena podle jiného hlediska;
- b) podmínkou pro použití tohoto odstavce je, že vnitřní provozovatel a všechny subjekty, které tento provozovatel může být i minimálně ovlivňovat, vykonává svou činnost ve veřejné přepravě cestujících na území v působnosti příslušného místního orgánu, bez ohledu na jakékoli vnější linky nebo jiné vedlejší části dané činnosti zasahující do území v působnosti sousedních příslušných místních orgánů, a neúčastní se nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo území v působnosti příslušného místního orgánu;
- c) bez ohledu na písmeno b) se vnitřní provozovatel může účastnit spravedlivých nabídkových řízení dva roky před skončením s ním přímo uzavřené smlouvy o veřejných službách za podmínky, že bylo přijato konečné rozhodnutí podřídit veřejné služby v přepravě cestujících zahrnuté ve smlouvě s vnitřním provozovatelem spravedlivému nabídkovému řízení a s vnitřním provozovatelem nebyla přímo uzavřena žádná jiná smlouva o veřejných službách;
- d) v případě neexistence příslušného místního orgánu se písmena a), b) a c) použijí na vnitrostátní orgán ve prospěch územní oblasti, která není celostátní, za podmínky, že se vnitřní provozovatel neúčastní nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo oblast, pro kterou byla smlouva o veřejných službách uzavřena;
- e) pokud přichází v úvahu využití subdodávek podle čl. 4 odst. 7, je vnitřní provozovatel povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě

cestujících sám.

3. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí osobu jinou, než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6. Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k vyjednávání, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.

4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

5. V případě přerušování služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout mimořádné opatření. Toto mimořádné opatření má podobu přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Uzavření smlouvy o veřejných službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo uložení povinnosti vykonat takový závazek by neměly překročit dva roky.

6. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, pokud se týkají přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nesmí být takové smlouvy uzavřeny na dobu delší deseti let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.

7. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že rozhodnutí přijatá podle odstavců 2 až 6 budou moci být účinně a rychle přezkoumána na požádání osoby, která má nebo měla zájem o uzavření konkrétní smlouvy a která byla poškozena nebo které hrozí, že bude poškozena předpokládaným porušením, a to na základě toho, že taková rozhodnutí porušila právní předpisy Společenství nebo vnitrostátní právní předpisy, které je provádějí.

Pokud subjekty příslušnými pro přezkoumání řízení nejsou soudy, musí být vždy jejich rozhodnutí písemně odůvodněna. Dále musí být v takovém případě přijata taková opatření, aby jakákoli domnělá nezákonná opatření přezkoumávajícího subjektu nebo jakákoli domnělá chyba při výkonu jemu svěřených pravomocí mohly podléhat soudnímu přezkumu nebo přezkumu jiným subjektem, jenž je soudem ve smyslu článku 234 Smlouvy a je nezávislý jak na orgánu uzavírajícím smlouvu, tak na subjektu provádějícím přezkum.

Článek 6

Kompenzace za veřejné služby

1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související s přímo uzavřenou

smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou.

2. Na písemnou žádost Komise jí členské státy sdělí do tří měsíců nebo v jiné delší lhůtě, která může být v žádosti stanovena, veškeré informace, které Komise považuje za nezbytné pro určení, zda jsou poskytnuté kompenzace slučitelné s tímto nařízením.

Článek 7

Zveřejnění

1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je zodpovědný, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Tato zpráva bude rozlišovat mezi autobusovou dopravou a drážní dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv.

2. Každý příslušný orgán přijme nezbytná opatření s cílem nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo jeden rok před přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie* alespoň tyto informace:

- a) název a adresa příslušného orgánu;
- b) typ plánovaných smluv;
- c) služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.

Příslušné orgány mohou rozhodnout, že nezveřejní tyto informace, pokud se smlouva o veřejných službách týká poskytování méně než 50 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

Pokud se tyto informace po zveřejnění změní, zveřejní příslušný orgán co nejdříve opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení.

Tento odstavec se nepoužije na čl. 5 odst. 5.

3. V případě přímého uzavření smluv o veřejných službách v přepravě po železnici podle čl. 5 odst. 6 zveřejní příslušný orgán následující informace do jednoho roku od uzavření smluv:

- a) označení smluvní strany, její vlastnictví a v případě potřeby označení osoby nebo osob vykonávajících právní kontrolu;
- b) dobu trvání smlouvy o veřejných službách;
- c) popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány;
- d) popis parametrů finanční kompenzace;
- e) cíle kvality, jako je přesnost a spolehlivost, a příslušné odměny a sankce;
- f) podmínky související se základním majetkem.

4. Na žádost kterékoli zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.

Článek 8

Přechodné období

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby a veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se

zadávají v souladu s postupy stanovenými podle těchto směrnic, pokud nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se odstavce 2 až 4 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení do 3. prosince 2019. Během tohoto přechodného období přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

Do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období předloží členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující provádění postupného uzavírání smluv o veřejných službách v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států může Komise navrhnout členským státům vhodná opatření.

3. Pro účely použití odstavce 2 se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v souladu s právem Společenství a vnitrostátním právem

- a) před 26. červencem 2000 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- b) před 26. červencem 2000 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení;
- c) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- d) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení.

Smlouvy uvedené v písmenu a) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti. Smlouvy uvedené v písmenech b) a c) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, ale ne déle než po dobu 30 let. Smlouvy uvedené v písmenu d) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud mají omezenou dobu trvání srovnatelnou s dobami trvání uvedenými v článku 4.

Smlouvy o veřejných službách zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud by jejich ukončení mělo nežádoucí právní nebo hospodářské dopady a pokud k tomu Komise dala svůj souhlas.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou příslušné orgány během druhé poloviny přechodného období uvedeného v odstavci 2 vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím nabídkového řízení provozovatele veřejných služeb, kteří nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopavy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo v souladu s tímto nařízením, představuje alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopavy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo. Toto vyloučení se nevztahuje na provozovatele veřejných služeb, které mají být předmětem nabídkového řízení. Pro použití tohoto kritéria se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v rámci mimořádného opatření uvedeného v čl. 5 odst. 5.

Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální provozovatele veřejných služeb splňující uvedené kritérium, a uvědomí případné provozovatele o svém rozhodnutí na začátku postupu uzavírání smluv o veřejných službách.

O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi alespoň dva měsíce před zveřejněním výzvy k podávání nabídek.

Článek 9

Slučitelnost se Smlouvou

1. Kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se společným trhem. Tyto kompenzace jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

2. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy i nadále poskytovat v odvětví dopravy podpory podle článku 73 Smlouvy, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jiné než ty, na které se vztahuje toto nařízení, zejména:

- a) než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu, pokud je podpora poskytnuta podnikům, jež nesou výdaje související s infrastrukturou, kterou používají, zatímco ostatní podniky takovou zátěž nenesou. Při stanovování výše takto poskytované podpory je třeba vzít v úvahu náklady na infrastrukturu, které konkurenční druhy dopravy nemusí nést;
- b) pokud je cílem podpory výzkum nebo vývoj dopravních systémů a technologií, které by byly obecně pro Společenství úspornější.

Taková podpora je omezena na fázi výzkumu a vývoje a nemůže se vztahovat na obchodní využití takových dopravních systémů a technologií.

Článek 10

Zrušení

1. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1191/69. Jeho ustanovení se však po dobu tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost nadále použijí pro veřejné služby v nákladní dopravě.
2. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1107/70.

Článek 11

Zprávy

Po skončení přechodného období uvedeného v čl. 8 odst. 2 předloží Komise zprávu o provádění tohoto nařízení a o vývoji v poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, v níž posoudí zejména vývoj v kvalitě veřejných služeb v přepravě cestujících a účinky přímého uzavírání smluv, případně spolu s vhodnými návrhy na změnu tohoto nařízení.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost 3. prosince 2009.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES

PŘÍLOHA

Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1

1. Kompenzace související s přímo uzavřenými smlouvami o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo kompenzace související s obecným pravidlem se musí vypočítat v souladu s pravidly uvedenými v této příloze.
2. Kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:

Náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem nebo orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle,
minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky) veřejné služby,
minus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku (závazků) veřejné služby,
plus přiměřený zisk,
rovná se čistý finanční dopad.
3. Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek (závazky) veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné sítě provozovatele.
4. Výpočet nákladů a příjmů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami.
5. Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, pro něž je poskytována kompenzace a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí být účetnictví uvedených veřejných služeb rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:
 - provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel,
 - všechny variabilní náklady, příslušný příspěvek na fixní náklady a přiměřený zisk spojený s jakoukoli jinou činností provozovatele veřejných služeb nemohou být za žádných okolností účtovány daným veřejným službám,
 - náklady veřejných služeb jsou vyrovnávány provozními příjmy a platbami orgánů veřejné správy, aniž by byl umožněn převod příjmů do jiného odvětví činnosti provozovatele veřejných služeb.
6. „Přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy.

7. Způsob kompenzace musí podporovat udržování nebo rozvíjení

- účinného řízení ze strany provozovatele veřejných služeb, které může být předmětem objektivního hodnocení, a
- poskytování služeb v přepravě cestujících dostatečné kvality.