

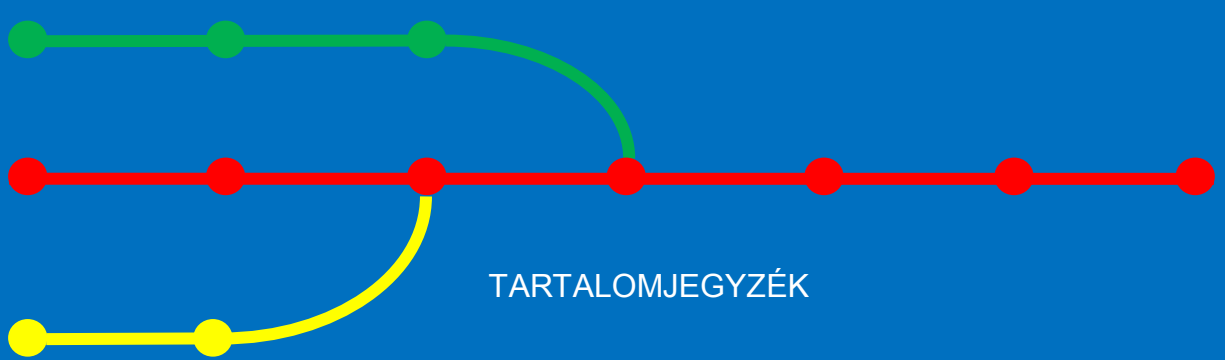
A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉG SZABÁLYOZÁSÁNAK SZAKSZERVEZETI IRÁNYELVEI

Hogyan használjuk ki a legjobban a „1370/2007/EK rendelet - a közszolgáltatásként végzett vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról” a tömegközlekedési dolgozók és az utasok érdekében.



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION



	
TARTALOMJEGYZÉK	
ELŐSZÓ 2	
1. A tömegközlekedési szolgáltatások új EU-szabályozása	3.
1.1 Az 1370/2007/EK rendelethez vezető hosszú út	3.
1.2 Mit szabályoz az 1370/2007/EK rendelet?	4.
b) Közületi megrendelések: közvetlen elbírálás vagy tenderkiírás	5.
1.3. Miért támogatja az ETF az 1370/2007/EK rendelkezést	10.
1.4 Az 1370/2007/EK rendelet előnyei	11.
2. Esélyek a dolgozók alkalmazására és társadalmi védelmére; valamint a szociális és minőségi szabványokról	13.
2.1 Példák a minőségi előírásokra	14.
2.2 A közúti személyszállításban dolgozók jogainak a védelme üzemeltető személyének a változásakor	16.
2.3 Példák a társadalmi normákra	18.
3. Akcióterv a szakszervezeteknek a minőségi tömegközlekedésért	20.
3.1 Kulcsfontosságú pontok a szakszervezetek képviselői számára Európában	23.
• Előkészítő munka	23.
• Az akcióterv előkészítési ideje	24.
• Az akciótervvel kapcsolatos folyamat szemléletű tennivalók	25.
• Ütemterv: méltányos és szociálisan elkötelezett verseny a helyi közlekedésben	26.
• Mire kell még figyelmet szentelnie a szakszervezeteknek?	27.
ELSŐ FÜGGELÉK	
Kivonat a stockholm tömegközlekedési vállalat és az Ekerö Buszvállalat között	27.
MÁSODIK FÜGGELÉK	
A személyzetre vonatkozó és alkalmazandó eljárások leírása Közüzemeltető váltásakor	29.

ELŐSZÓ



Helyi tömegközlekedés: köztulajdon vagy szabad verseny?

A helyi busz-, villamos- és metrószolgáltatásnak az általunk megválasztott helyi önkormányzatok tulajdonában és fenntartásában kell-e a közösség rendelkezésére állni vagy versenypályázatok keretében magáncégeknek kell kiszervezni?

Az Európai Bizottság néhány éve a közösségi közlekedés kiszervezése mellett foglalt állást, hasonlóképpen a közösségi szolgáltatások széles köre esetén is, beleértve a gáz-, áram-, víz-, telekommunikációs, sőt egészségügyi és szociális szolgáltatásokat. A 2000-ben aláírt Lisszaboni Stratégia a személyszállítási szektor liberalizációja mellett foglalt állást, és az Európai Bizottság még ugyanabban az évben kiadta a közösségi szolgáltatások kötelezettségeiről szóló ajánlását a közúti és vasúti személyszállításra vonatkozóan. Ha ezt az ajánlást törvénybe iktatták volna, a helyi hatóságok a közösségi tulajdonban lévő személyszállítási vállalkozások tendereztetésére kényszerültek volna.

Sok szakszervezetnek már vannak tapasztalatai a szektor részleges vagy teljes privatizációjáról, annak gyakran igen kedvezőtlen hatásairól a tagokra és az utazóközönségre. Az új magánműködtetők általában a költségsökkentés új lehetőségeit keresik ajánlataik megtételekor a profit növelése érdekében. A szakszervezetek munkahelyek megszűnéséről, bércsökkentésről, munkaidő-hosszabbításról és a feltételek egyéb módon történő rosszabbodásáról számoltak be. A helyzet azokban az országokban volt a legrosszabb, ahol a magánosítás deregulációval járt együtt, mint Nagy-Britanniában. A károk jóval csekélyebbek voltak más országokban, ahol a magánbefektetőket

szigorú
szerződések
kötötték, az
alapbéreket és
feltételeket
átgondolt nemzeti
ágazati kollektív
egyezmények és
nemzeti törvényi
szabályozás segített



védeni. Mindazonáltal az országok többségében szerte Európában a szakszervezetek azzal a többé-kevésbé közös tapasztalattal szembesültek, hogy a versenykiírásos privatizáció komoly fenyegetést jelent a tagok munkájának feltételeire és körülményeire, valamint gyakran a szolgáltatás minőségére is.

A European Transport Workers' Federation (ETF – Európai Közlekedési és Személyszállítási Dolgozók Szövetsége), amely az európai személyszállítási szakszervezeteket képviseli, szembehelyezkedett az Európai Bizottság ajánlásával. A Szövetség Városi Tömegközlekedési Bizottmánya egy kis ad hoc munkacsoportot hozott létre, amelynek célja a Bizottság ajánlásának elemzése és hiányosságainak feltárása, lobbizás az EU Parlamentnél az ajánlás elutasításáért, valamint segítségnyújtás egy szövetség kiépítéséhez, amely védi a választott helyi hatóságok jogait a saját kezelésben lévő tömegközlekedési rendszerek fenntartásához és működtetéséhez. Egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a leghatékonyabb tömegközlekedési rendszerek Európában valójában azok, amelyek helyhatósági tulajdonban működnek.

Az ETF örömmel számol be kampányának sikeréről. Az EU Bizottság három kísérletet tett ajánlásának elfogadtatására. Az 1370/2007 EU-szabályozás végleges szövege, amely 2009 decemberében emelkedett törvényerőre, engedélyezi a „közvetlen odaitélést” az önkormányzatok saját belső működtetői számára. A vasúti szolgáltatások széleskörűen bírálhatók el közvetlenül. De még sokat lehetne beszélni arról is, hogyan lehet tendereztetni a tömegközlekedést a privatizáció választása esetén. Ezekben az esetekben a szakszervezetek számára több lehetőség is nyílik, arra, hogy tagjaik szerződési feltételeit jobban megvédjék, amikor üzemeltetőt cserélnek, illetve biztosítani tudják a szolgáltatás magas minőségét.

Az ETF joggal büszke az elért eredményeire. Reméljük, ez az útmutató hasznosnak bizonyul majd Önnek.

Stefan HEIMLICH
A Városi Tömegközlekedési Bizottmány elnöke

Sabine TRIER
Megbízott ETF-főtítkár

1. A tömegközlekedési szolgáltatások új EU-szabályozása

2009. december 3-án lépett hatályba a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásról szóló új EU-szabályozás (1370/2007/EK rendelet), ettől a naptól kezdve érvényes minden tagországban és kötelező érvényű minden rendelkezése. Ugyanakkor a korábban alkalmazandó szabályozások (1191/69 sz. (EEC) szabályozás 1107/70 sz. (EEC) szabályozás) hatályukat veszítették. Mi változott? Mit jelent ez az európai városi tömegközlekedési ágazat szakszervezeteinek? Milyen hatása van az egyes tagállamokra az új szabályozásnak? Hogyan hat a személyszállítási kínálat mennyiségére és minőségére, az üzemeltetőkre és végül az alkalmazottak munkakörülményeire? De vessünk előbb egy pillantást arra, hogyan jött létre ez az új szabályozás.

1.1 Az 1370/2007/EK rendelethez vezető hosszú út

A Lisszaboni Stratégia 2000-ben történt kinyilvánítását követően az Európai Bizottság a tömegközlekedés versenyre bocsátása mellett kötelezte el magát. Ennek eredményeképpen az EU Bizottság előterjesztette az EU Parlamentnek a vasút- és közúti személyszállítási tömegközlekedés szolgáltatási szerződések új EU-szabályozásáról szóló első javaslatát mérlegelésre. A cél az volt, hogy más közösségi szolgáltatások körével együtt, mint a gáz, áram vagy telekommunikáció, a tömegközlekedést is hasonló módon liberalizálják. Ha ezt sikerült volna keresztülvinni, a tervezet nyílt versenypályázati eljárásokat eredményezett volna a teljes helyi tömegközlekedésben, beleértve a helyhatósági tulajdonban lévő tömegközlekedési társaságokat is.

Az EU Bizottság első tervezete sokkolta a közösségi közlekedés szervezésében résztvevő szakszervezeteket. Több ETF-szakszervezetnek már voltak tapasztalatai a szektor részleges vagy teljes privatizációjáról és a piaci verseny feltételeiről az ágazatban. A szakszervezeti tagok és az utasok számára is ezek a tapasztalatok egyértelműen negatívak voltak. Az új magánműködtetők szerződéseikben a költségek gyors csökkentésére törekedtek a profitmaximalizálás érdekében. A szakszervezetek elbocsátásokról, bércsökkentésekről, hosszabb munkaidőről és a munkafeltételekben bekövetkezett egyéb változásokról számoltak be. A profitmaximalizálás előtérbe helyezése súlyosan aláásta a közösségi személyszállítási szolgáltatások már kialakult minőségét és megbízhatóságát.



A negatív következmények főleg Nagy-Britanniában jelentek meg, ahol a privatizáció deregulációval párosult. Ugyanakkor a következmények sokkal kevésbé voltak súlyosak azokban az országokban, ahol az új magánüzemeltetőktől megkövetelték a jobb munkafeltételek és magasabb életszínvonal megteremtését. Ezekben az országokban egyéb tényezők mellett a nemzeti törvénykezés is támogatta a munkavállalókat a bérek és a minimális munkafeltételek védelmében. A szakszervezetek Európa-szerte megtanulták, hogy a helyi közlekedés privatizációja és a nyílt piaci verseny komoly fenyegetést jelent szervezeteik eredményeire és hogy a privatizáció gyakran a szolgáltatások színvonalának csökkenését eredményezi.

Az ETF, amely a közlekedési szakszervezeteket képviseli Európában, mozgósításba kezdett az Európai Bizottság tervezete ellen. Nem csak elemezte a különböző bizottsági javaslatokat, azonosítva azok gyenge pontjait, hanem szövetségeseiket is keresett, hogy fogadtassa a javaslatait az EU Parlamentben. Különösen sokat foglalkozott a régiók és a városok öngazgatási jogaival, valamint azzal a szorosan ide kapcsolódó joggal, hogy közösségi közlekedést üzemeltethessenek, saját vállalattal és igazgatással, hiszen mára vitathatatlan, hogy a legjobb helyi közlekedési rendszerek Európában azok, melyeket a városok irányítanak és üzemeltetnek. Ráadásul kimutatták, hogy még egy olyan liberalizált helyi közlekedési piacon is, mint a nagy-britanniai, a közösségi közlekedés nem működhet állami segítség nélkül, amennyiben hajlandó az összes polgár és a régió életminőségét javító funkcióját betölteni.

Egy hivatalos tanulmány szerint¹ a buszközlekedés teljes költségvetésének egyharmada állami támogatásból származik. Húsz évvel ezelőtt a buszközlekedés liberalizációjának indítványozói lehetetlennek tartották volna ezt az adatot. Minden helyi tömegközlekedési rendszer jelentős állami támogatást és segílyt kap, amely közszolgáltatásként tölti be azon funkcióját, hogy megfelelő helyi és regionális mobilitást nyújtson a személyautóval nem rendelkező polgárok számára. Az ETF igyekszik biztosítani, hogy az állami támogatásokért folyó verseny fair, társadalmilag indokolt és átlátható legyen, nem csak a cégek és a polgárok, hanem az alkalmazottak szempontjából is. Az ETF örül annak, hogy sikeres volt az a politikai és parlamenti küzdelem, amit a szabályozás tervezetének megváltoztatása érdekében folytatott. Habár hét éven keresztül három különböző kísérletre volt szükség, mielőtt az Európai Bizottság javaslatát – fontos módosításokkal – elfogadta az Európai Parlament és a Tanács, az ETF büszke ezekre a módosításokra.

1.2 Mit szabályoz az 1370/2007/EK rendelet?

a.) Szabályozott verseny a közlekedés közszolgáltatási kötelezettségeinek ellátására

Az 1370/2007/EK rendelet hivatott „garantálni a biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatást a verseny szabályozása által, ami egyúttal biztosítja a közösségi közlekedés átláthatóságát és közszolgálati utasszállítási feladatainak ellátását, szem előtt tartva a társadalmi, szociális és térségi fejlődést” mint ahogyan ez megjelenik az új határozat magyarázó részében².

1. DOBOZ - TOULOUSE-i esettanulmány:

A városi és távolsági fuvarozás visszaadása köztulajdonba

Haute-Garonne (Délnyugat Franciaország) távolsági, és a még nagyobb Toulouse térség (a régió fővárosa) városi fuvarozása, több mint 1,200,000 fős lakossággal, bebizonyította, hogy vissza lehet fordítani a privatizációs folyamatot, kihelyezni egy belső vezetőt és visszaállítani egy köztulajdonban lévő vállalatot vagy közüzemet. Ez a folyamat azért volt sikeres, mert számíthatott a választott politikai képviselők, az emberek és a szakszervezetek támogatására.

A SEMVAT (“Société d’économie mixte des voyageurs de l’agglomération toulousaine”) irányította a közös fuvarozási hálózatot Toulouse-ban és annak legközelebbi külvárosaiban 1973 óta. A SEM-WAT egy Intézményesített Köz- és Magántulajdonú (Institutionalised Public-Private Partnership transport : IPPP) Fuvartársaság volt, amelyben a tőke 80%-a köztulajdonból és 20%-a magántulajdonból (részben a TRANSDEV tulajdonából) állt. 2004-ben a SEMVAT elveszített egy versenytárgyalást, amit aztán egyetlen magánvállalat, a Connex nyert meg (jelenleg a Veolia része), ami az egész hálózat privatizációját jelentette. Ám a változás nem volt hosszú életű. 2005. november 17-én, a toulouse-i helyi önkormányzaton belül egy akkor jobboldali polgármester és a baloldali (régió szinten választott) képviselőtestület között zajló szoros politikai küzdelem után, 2006. január 1-i hatállyal egy belső embert neveztek ki a teljes hálózat hatósági irányítására. Ráadásul, a 2008-as városi választások óta a jobb oldali többség kisebbségbe fordult a helyi önkormányzatnál.

Miután elvesztette a városi fuvarozási hálózat átruházására kiírt tendert, a SEMVAT 2006 augusztusáig maradt még fenn egyéb tevékenységeinek, mint rendszeres távolsági, és a haute-garonne-i képviselőtestület által szervezett tenderben rábízott régiós fuvarszolgáltatásoknak köszönhetően. Egy belső vezető vagy régiós közüzem azóta elfogadta a hasonló fuvarozási szolgáltatások ellátását, és felvette a SEMVAT alkalmazottait.

¹ Office of Fair Trade: Local bus services. Report on the market study and proposed decision to make a market investigation reference, (Hivatal vagy méltányosság: A helyi buszközlekedés. Piacutatási referencia készítéséről szóló piaci tanulmány és javasolt döntés), 2009 Aug., 17-20. old: az egy utasra eső külön alap nélküli közpénz (Nagy-Britanniában, London nélkül) olyan buszjáratok esetében, melyek társadalmilag szükségesek, de üzleti szempontból életképtelenek (19. o.)

² Lásd a 2. számú következtetést

Annak érdekében, hogy ez megvalósuljon, szükség van megfelelő törvényi szabályozásra a „tagállamok idevonatkozó szervei részéről”. A tárgyalások folytatódnak annak érdekében, hogy „biztosítva legyenek az ilyen jellegű szolgáltatások”. Az úgyszintén vitathatatlan, hogy számos belföldi utazási szolgáltatás - amelyre szükség lenne a gazdaságban - nem tud kereskedelmi alapon működni.³

Ennélfogva a felelős szervek lefektették a „közszolgáltatási kötelezettségeket”, pl.: a kompetens hatóságok meghatároztak egy követelményrendszert annak érdekében, hogy biztosítsák azokat a közösségi közlekedési szolgáltatásokat, amelyeket egy üzemeltető, ha a saját kereskedelmi érdekeit venné figyelembe nem tudna avagy nem ugyanolyan mértékben és ugyanolyan feltételekkel tudna vállalni külön díjazás nélkül”.⁴

Ennek eredményeképpen az új szabályozás célja szabályozni „azokat a feltételeket, melynek alapján a szakhatóságok – amikor egy közszolgáltatási kötelezettséget kijelölnek vagy szerződnek rá – kifizetik a közszolgáltatóknak azon költségeit, amelyek felmerültek és/vagy [kiemelés az ETF-től] amelyre kizárólagos joguk van a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése okán. (1-es cikk (1. és 2. o.)). Ebből világosan látszik, hogy mint afféle ’lex specialis’-nak az 1370/2007/EK rendeletnek az a célja, hogy egységes versenyszabályozást hozzon létre a közúti személyszállítási szolgáltatások, mint általános gazdasági érdeket szolgáló szolgáltatások (SGEI) körében. Ez következetesen összekapcsolja a közbeszerzési törvényt az állami segítségnyújtás jogszabályozásával, minthogy minden országban azt mutatták ki, hogy a közúti személyszállítási szolgáltatások nem képesek a közhivatalok anyagi támogatása nélkül működni. Mielőtt megismertetnénk a 1370/2007/EK rendelet tartalmát, fontos meghatározunk, hogy melyek az országos közúti személyszállítási piac mostani jellemzői és milyen pénzügyi valamint jogi „alapvető struktúrák” alakulnak ki ezekből (Lásd. 2. DOBOZ).

A nemzeti utas szállítási piac „alapvető struktúráinak” kérdéseire adott válaszok azt is jelzik, hogy tekinthetőek-e és ha igen, milyen mértékben ezek a piacok kereskedelmi értelemben üzletnek és milyen mértékben tekinthetőek a közgazdaság érdekeit előmozdító szolgálatnak (közszolgálat, SGEI).

b) Közületi megrendelések: közvetlen elbírálás vagy tenderkiírás

A 1370/2007/EK számú rendelet kimondja, hogy a közszerződések elbírálásának 3 módja van – és ebben rejlik a különbség a más EU-s közbeszerzési irányelvekkel szemben – melyek szabadon választhatók, a következő feltételek teljesülése esetén:

- Közvetlen elbírálás (1370/2007/EK, 5 cikk. második paragrafus): lehetővé teszi az illetékes hatóság számára, hogy pályáztatási követelmények alkalmazása nélkül közvetlenül is odaítélje a megbízást;
- Versenyeztetési odaítélés: (1370/2007/EK, 5. cikk. harmadik paragrafus) biztosítja, hogy a közúti személyszállítás szervezése versenytender eljárásán belül dőljön el. Lehetővé teszi azonban azt is, hogy az illetékes hatóság szociális és minőségi szabványokat szabjon meg, valamint biztosítsa a dolgozók védelmét, amennyiben az üzemeltető személye megváltozik. Ez ugyancsak korlátozhatja és ellenőrzi az alvállalkozói szerződéseket.

2. DOBOZ - Kérdések a nemzeti tömegközlekedési piac „alapszerkezetéről”

1. Részesül-e a vállalat kompenzációs kifizetésekben tömegközlekedési kötelezettségei ellátása érdekében?

2. Van-e a vállalatnak bármilyen kizárólagos joga és ha igen, az kötve van-e ahhoz kötelezettségéhez, hogy gondoskodjon a fuvarozásról és/vagy menetrendről, illetve hogyan szabályozza mindezt a nemzeti jog?

Ha e két kérdés bármelyikére igen a válasz, az (EC) 1370/2007számú Határozata alkalmazandó, amennyiben a nemzeti jog azt nem zárja ki.

³ Lásd a 3. számú következtetést

⁴ 2. Cikk (e)



Közszolgáltatási szerződések, amelyek a közbeszerzési jogszabályozás keretében jöttek létre a 17/2004/EK és a 18/2004/EEK irányelvei alapján (1370/2007/EK, 5. cikk. 1. bek.): ez az eljárás kevesebb védelmet nyújt a szociális és munkáltatói körülmények, valamint a minőségi színvonal védelmében.

A közvetlen elbírálást úgy határozzák meg, mint „közúti személyszállítási szolgáltatási szerződés odaítélése közszolgáltatási üzemeltetőnek minden előzetes tendereztetési eljárás nélkül”. (2. cikk. (h)). Ezt hazai üzemeltető is elnyerheti (5. cikk. 2. bek.), kis- és középvállalkozás (5. cikk. 4. bek.), vagy – minden megszorító feltétel nélkül – vasúti szolgáltató is (5. cikk. 6. bek.)

Amikor tendereztetési eljárás folyik a 1370/2007/EK rendeletének 5. cikk. 3. bek. alapján, akkor az eljárásnak a következő négy kritériumnak kell megfelelnie:

- minden üzemeltető számára nyílt legyen;
- méltányos legyen;
- átlátható legyen;
- ne tartalmazzon diszkriminatív elemeket.

Ha ez a négy kritérium teljesül, akkor az „eljárás magában foglalhatja azokat a tárgyalásokat is ezeknek az elveknek a szellemében, amelyek meghatározzák: mi a legjobb módja annak, hogy megfeleljenek az adott konkrét és komplex feltételrendszernek”. Ezek az új eljárások új teret adnak annak, hogy a közúti személyszállítás szolgáltatásain belül kialakult speciális igényeket is megválaszolják az általában összetett helyi közúti személyszállítási rendszereken belül, miközben fenntartják a fent említett négy elvet.

Az 5.1 bekezdés továbbra is lehetővé teszi a szerződések odaítélését a közbeszerzésről szóló általános szabályozás a 17/2004 sz. és a 18/2004. sz. (EC) direktívákban. Ez az eset áll fent akkor, amikor az illetékes hatóság egy az ezekben a direktívákban definiált szolgáltatási szerződést vagy közszolgáltatási szerződést választ. (Figyelem: a közösségi szolgáltatások szerződéseire más meghatározások érvényesek az 1370/2007/EK sz. rendelet és a közbeszerzések direktíváiban. Ez azonban csak akkor lehetséges, „amikor az ilyen szerződések nem esnek a szolgáltatási engedmény hatálya alá, ahogy azt a direktívákban meghatározzák”. Amikor az illetékes hivatal szerződési formát választ, amely szolgáltatási koncesszió⁵, ahogyan azt a közbeszerzési törvényszabályozás kimondja, az 1370/2007 sz. rendelet eljárásai alkalmazhatóak, így a minőségre és a társadalmi életszínvonalra vonatkozó kitételek is.

A „szolgáltatási koncesszió” definíció olyan szerződést jelent, amely egy közszolgáltatási engedményezett és egy cég között jön létre, amelynek hozzáférése van az adatokhoz és elképzelhető módon kötelezettséggel is rendelkezik szolgáltatás nyújtására, de amely nem köti ki az engedményezettek számát. A szolgáltatási koncesszió gazdasági kockázata ebben az esetben a szerződő cégé.

Mivel magában foglalja a közbeszerzési szerződések odaítélésének mindhárom eljárását az 1370/2007/EK sz. rendelet megfelel mind a közgazdasági érdeket szolgáló szolgáltatások szabad szervezése elvének, ami az EC egyezmény 14. törvénycikkelyében találunk, mind pedig az Európai Egyezmény 5. cikkelyében meghatározott leányvállalatok elvének.

⁵ 17/2004 sz. rendelet 1) 3. b): „A szolgáltatási koncesszió ugyanolyan típusú, mint a szolgáltatási szerződés, kivéve, hogy az ajánlatkérő ellenszolgáltatása a szolgáltatás nyújtásával összefüggő hasznosítási jog meghatározott időre történő átengedése vagy e jog átengedése pénzbeli ellenszolgáltatással együtt történik” és vö. EU Bizottság magyarázata a Közösségi törvény szerződésekről szóló részéről (EU Official Journal C121, 2000. április 29.



Az ETF külön üdvözlí a közvetlen elbíralás lehetőségét a 1370/2007/EK sz. rendeletben a közutakra és a vasútra vonatkozóan. Ez az Európai Bizottságtól nehezen kiharcolt engedményt jelent. A szigorú szabályozások ellenére a közvetlen elbíralásoknak nem akadályt kellene jelenteniük, hanem esélyt. Mindenekelőtt ez annak eszköze, hogy jobban összekapcsolja a helyi és a regionális közlekedési rendszereket az önkormányzati és a regionális politikai felelősséggel. Ezen felül annak eszköze is, hogy megőrizze és megvédje a jelenleg működő önkormányzati közlekedési útvonalakat az egyéb közszolgáltatási kötelezettségekkel együtt.

Ahol az illetékes hatóság úgy dönt, hogy a közösségi közlekedés versenykiírást alkalmaz, ebben az esetben az ETF arra ösztönzi a partnereit, az 1370/2007/EK sz. rendelet 5. cikkely 3. paragrafusa rendelkezései pályázati előírásait alkalmazzák, minthogy ezek teszik a leginkább lehetővé, hogy ragaszkodni lehessen az alkalmazási feltételek és a dolgozók környezeti szintjének a védelméhez.

Tudomással kell bírunk arról, hogy néhány tagállam és magánüzemeltető üdvözlí majd az 5. cikkely 1. paragrafusának kikötéseit, amely lehetővé teszi számukra, hogy tenderizetési formát válasszanak az

17/2004/EK és a 18/2004/EK közbeszerzési eljárási direktívái közül. Amikor ezt az eljárást választják, azzal egyidejűleg kizárják annak a lehetőségét, hogy kis- vagy középvállalatok, vagy vasúti üzemeltetőknek nyerjék el közvetlen elbíralással a közszolgáltatási szerződéseket. A közvetlen elbíralásokra a saját üzemeltetők esetében még szigorúbb előírások vonatkoznának az Európai Unió törvényszékének meghatározása szerint „Belső odaítélés” -ként. Ez alkalmat nyújt arra, hogy figyelmen kívül hagyjanak szociális és életszínvonalra vonatkozó előírásokat, valamint a dolgozók védelmére vonatkozó előírásokat.

c) A közszolgáltatási szerződések közvetlen elbíralásának három formája

Közvetlen elbíralás hazai üzemeltetőnek (5. törvénycikkely, 2. bekezdés)

Az illetékes helyi hatóság maga is üzemeltetheti a saját busz, villamos, földalatti szolgáltatásait, vagy közvetlenül odaítélheti egy hazai üzemeltetőnek (a cikkely j alpontja). Ebben az esetben biztosítani kell, hogy a helyi hatóság felügyeletet gyakoroljon a hazai üzemeltető, mint a saját jogköre alá tartozó szervezet felett. Ezen felül pedig a hazai üzemeltetőre nagyon szigorú előírások vonatkoznak:

- kizárólag a helyi önkormányzat területén működhet az érkező és az induló forgalom kivételével;
- tilos részt vennie nyílt ajánlattételi licitben közösségi közlekedési szolgáltatás nyújtására az önkormányzat területén kívül;
- ha a közlekedési szolgáltatások ellátása alvállalkozóknál van, akkor képesnek kell lennie a közlekedési szolgáltatások jelentős részét egyedül nyújtani.



Ami a társasági jogot illet, az önkormányzat vagy regionális hatóság hazai üzemeltetőjének 100% tulajdonjoga nem kötelező, de garanciákat kell nyújtani arra, hogy a közintézmény „komoly befolyást” képes kifejezni, ami megfelel „az ellenőrzés funkciójának”. Ennek eredményeképpen a közületi és magánüzemeltetői társulások (PPP) szintén elképzelhetők.

A tagállamokban, amennyiben nincsen helyi illetékes hatóság, akkor az országos központi intézmény veszi át ezeket a szerepeket az adott földrajzi térségben, amely nem szükségképpen a teljes ország területe (5. cikk, 2. kivonat, d. ír.).

A közvetlen elbírálás hazai üzemeltetőnek egyik példája (lásd 3. DOBOZ) az ÜSTRA cég Hannoverben. Ez ugyanakkor arra is példa, amikor ilyen odaítéléssel egy részvénytársaság kapja meg a közvetlen elbírálást. ÜSTRA ezért megváltoztatta az előző években követett vállalati stratégiáját, hogy megfeleljen a közvetlen elbírálás követelményeinek, mint Hannover városának hazai üzemeltetője. Megszabadult azoktól a részvényeitől, amelyeknek a tulajdonosai magáncégek voltak és eladta a leányvállalatait, amelyek egész Németországot lefedték 2009 végére.

3. DOBOZ - Hannoveri esettanulmány

Közvetlen közszolgáltatási szerződés odaítélés az ÜSTRÁ-nak, Németország, Hannover

Az ÜSTRA Hannoverben az a közlekedési vállalat, amely Hannover városában a közösségi közlekedést látja el, mintegy 200 busszal és a villamos útvonallal a Nagy Hannover Területén (GVH), 1900 embert alkalmazva. 2008 júliusában az 1370/2007/EK rendelete alapján az illetékes hatóság bejelentette a közvetlen elbírálás elnyerését az ÜSTRA buszszolgáltatásának, ahogy ez megjelent az EU hivatalos közlönyében 2010-ben. Az ÜSTRA tervezett közvetlen elbírálásának kapcsán alkalmazták a Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) az útszakhatóságot 2010. 2009 januárjában a LNVG ÜSTRÁ-nak megadta az úthasználati jogot a hatályos törvények értelmében 2010. január 1-től 2017. december 9-ig.

4. DOBOZ - Luxemburgi esettanulmány

Közszolgáltatási szerződés közvetlen elbírálása a CFL vasúttársaságnak

Az a megállapodás, amelyet Luxemburgban folytatott a kormány és a CFL a közúti és vasút közösségi közlekedés (CFL Busse) feltételeiért 15 évre (2009-2024) az egész vasúti és buszhálózaton belül sok CFL állást őriz meg a közszolgáltatási státuszában.

Luxemburgban azok, akik közszolgáltatást végeznek, azokat nem lehet elbocsátani. Azok, akik most lépnek be a CFL-hez most először nyerik el a közszolgáltatási státuszukat.

Ezalatt a 15 év alatt új üzemeltetők nem nyerhetnek teret. Éppen ezért a kétséges, rosszul fizetett állások kialakulása megelőzhető, ilyen módon a társadalmi konfliktusok és a társadalmi megpróbáltatások elkerülhetőek. A közlekedési vállalatok hosszú távra tervezhetnek az emberi erőforrással, miközben előre beruházhatnak fogyó eszköz és járművek vásárlásába.

A közvetlen elbírálásokra vonatkozó szabályok a jövőben lehetővé teszik a helyi közlekedési vállalatok visszajuttatását köztulajdonba. Ámbár a helyi közlekedés köztulajdonba vételére még azelőtt került sor Toulouse-ban (1. DOBOZ) és Marseille-ben (13. DOBOZ) Franciaországban, mielőtt életbe lépett volna az 1370/2007/EK rendelet, az Új szabályozás lehetővé teszi, hogy újra az önkormányzathoz kerüljön a közösségi utaztatás, ahogy ezt a Kieler-Verkehrs-betriebe németországi példája is mutatja 2009-ben (5. DOBOZ).

Közvetlen elbírálás kis- és középállatoknak (5. cikk, negyedik par.)

Kis- és középállatok is elnyerhetik közvetlen elbírálással a szolgáltatás nyújtását, amennyiben a megszerzendő közlekedési szolgáltatás kis volumenű és a szerződéses értéke nem haladja meg a kétfélmillió eurót, vagy pedig az éves forgalom nem haladja meg a 600000 km-t, illetve amennyiben a cég kevesebb, mint 23 járművel rendelkezik. Ez a szabályozás jelentős mértékben biztosítja, hogy (számtalan) kis- és középállat az egyes hazai helyi közlekedési piacon védett legyen, különösen azok, amelyeket az elmúlt években ajánlattételi tendereztetés miatti piacvesztés sújtott. Ezt a szabályozást alkalmazták például a németországi Meissen megyében, amely 2009 júliusában jelentett be közvetlen elbírálást hat közlekedési kis- és középállatnak az EU hivatalos közlönyében.

Közvetlen elbírálás vasúti szolgáltatásokra (Art. 5 (6.) i. c. w Art. 5(2)lit.d)

Végül közvetlen elbírálás a vasúti szolgáltatásokra — a városi, külvárosi és az országos közlekedésben — legfeljebb tíz évre nyerhető el. Amennyiben viszont „a szükséges gazdasági feltételek ezt lehetővé teszik” nagyobb mértékben, akkor ez a periódus meghosszabbítható tizenöt évre is. A vasúti közvetlen elbírálásoknál a vasúti szolgáltatónak nem kell, hogy közintézmény vagy hazai közüzemeltető legyen. A közvetlen elbírálás egyik példája, amit a luxemburgi Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) a nemzeti vasút és busz üzemeltető nyert el. Ennek a példának azért van különös jelentősége, mert feltárja, hogy az ETF elérte a beavatkozásain keresztül, hogy megvédje a meglévő vasúti társaságokat a közvetlen elbírálással, anélkül hogy meglettek volna az előfeltételek, mint ahogy a CFL esetében is.

d) Az átmeneti időszak, amely 2019. december 3-ig tart — használjuk ki!

Az átmeneti időszak az 1370/2007/EK EU-rendelet teljes életbe léptetéséig elég hosszú és 2019. december 3-án végződik, amennyiben egy tagállam nem vesz részt tevékenyen az átállásban és nem harmonizálja az állami szabályozást a Rendelet 5. cikkelye szerinti új tendereztetési eljárásához. Ám 2019. december 3-tól a közösségi közlekedés közvetlen elbírálásának meg kell felelnie az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkelyének és a 8. törvény 2. bekezdésének. A két ellenőrzési eszközt az átmeneti időszakban vezetik be. Ezek egyúttal segítik majd az igazodási folyamatot is:

- az átmeneti időszakban a tagállamok fokozatosan vezetnek be a saját intézkedéseiket, az 5. cikkely alkalmazására.
- az átmeneti időszak első felének hat hónapjában a tagállamok haladást nyomon követő jelentést nyújtanak be, amelyben feltűntetik a Bizottság számára a közszolgáltatási szerződések közvetlen elbírálásában a fokozatos közelítést az 5. cikkelyben foglaltakhoz.



Az átmeneti időszak egyúttal „lakmusz papírja” is a rendeletnek, amely feltárja, hogy a közösségi közlekedési szolgáltatásokban előzőleg milyen szervezeti formák alakulhatnak ki a tagállamokban. A szóban forgó esetben egyelőre még látni kell, hogyan lehetséges az „5. cikkely alkalmazása” és a „5. cikkely szellemében”.

Mindenekelőtt azonban az ETF partnerintézményeinek arra kellene felhasználnia ezt az időszakot, hogy párbeszédet kezdeményezzenek az új szabályozás használhatóságáról az előzőleg javasolt szakszervezeti ütemterv (lásd 3. fejezet) alapján. Ennek a párbeszédnek az alapját három alapvető eljárásnak kell képeznie a közösségi közlekedési szolgáltatási szerződések eljárási módozatait és a minőségi szabványok, valamint a szociális szabványok alkalmazását illetően.

1.3. Miért támogatja az ETF az 1370/2007/EK rendelkezést?

A fentiekben foglaltak szerint néhány nemzeti jogrendszerben nem alkalmazhatóak az 1370/2007/EK rendelkezései, hanem csak az általános közbeszerzésekre vonatkozó jogszabályozás. Az 5. cikkely 1. paragrafusának második és harmadik mondata tartalmaz egy felmentő záradékot:

„Közszolgáltatási szerződések, amelyeket a 17/2004/EK és a 18/2004/EK meghatároz a közúti személyszállítási szolgáltatásoknál buszra vagy villamosra, az azoknak az irányvonalaknak az elbírálása alá esik, amelyeket nem szolgáltatási koncessziós szerződéseként határoztak meg az Irányvonalakban. Ahol azonban a szerződések elbírálása a 17/2004/EK és a 18/2004/EK hatálya alá esik, ott ennek a törvénycikkelynek a 2-6. paragrafusa nem érvényes.

Az ETF ajánlja, hogy ezt a felmentő záradékot ne alkalmazzák, minthogy az 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazása azt jelenti, hogy a másik két fajta elbírálást: a közvetlen elbírálást és a tendereztetést sem lehet alkalmazni.

Amikor az önkormányzatok megfontolják a közbeszerzési jogszabályok alkalmazását, az az ETF szakszervezeteinek a feladata, hogy megpróbálják elérni, hogy a döntéshozók legalább a versenytenderezetési eljárást alkalmazzák, ahogy azt lefektették az 1370/2007 sz. rendelet 5. cikkelyének harmadik paragrafusában. Az megteremtené a lehetőséget arra is, hogy a dolgozók munkavédelmi előírásait, valamint a szociális és minőségi szabványokat bele lehessen foglalni a tendereztetési eljárásba, ahogy azt a 4. cikkely ötödik paragrafusa meghatározza. Ez lehetővé tenné, hogy megakadályozza az árleszorítást, amit a tendereztetési eljárások okoznak.

Az ETF-nek semmilyen befolyása sem volt arra, hogy megakadályozza a közbeszerzésekre vonatkozó különböző jogszabályok egymásmellettiségét. Az 1370/2007/EK rendelet nyilvánvaló módon politikai kompromisszum eredménye és alkalmazhatóságát csak a gyakorlat igazolhatja. Minden kompromisszum magából eredően veszélyt és lehetőséget is hordoz. A veszély ebben az, hogy a szabályozások egyidejű létezése jogszabályi bizonytalanságok és ebből eredően jogi viták forrása lehet a jogi kategóriák definícióját illetően (közszolgáltatási szerződés vs. szolgáltatási koncesszió). Azonban az tény, hogy a jogi kiindulópont országról országra változik. Az 1370/2007/EK rendelet sikerességét a nemzeti jogszabályozás státusza nagyban befolyásolja, ami az egyik oka annak, amiért az ETF partnerei szeretnék részt venni ennek a kérdésnek a megvitatásában.

5. DOBOZ - Kieli esettanulmány

A BeNEX GmbH és Kiel városának közös sajtóközleménye

2009. február 27., Kiel

NBB és Kiel városa aláírja az újra önkormányzatosítási egyezményt

Ma Kiel városának képviselői és a Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH (NBB) aláírtak egy egyezményt az NBB részvényeinek újramegvásárlásáról a Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG)-ban.

2003-ban Kiel városa a KVG részvényeinek 49 százalékát adta el a Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft (NBB), a BeNEX GmbH és a Vineta Verkehrsgesellschaft mbH leányvállalatának. „A KVG gazdasági helyzete így tisztázott és jól felkészült a jövőre”, jelentette ki Peter Steinhart, a BeNEX GmbH ügyvezető igazgatója. „Kiel városának és a KVG dolgozóinak a lehető legnagyobb sikert kívánjuk”, hangsúlyozta Jürgen Ubben, a Vineta Verkehrsgesellschaft mbH ügyvezető igazgatója.



„A részvények újrvásárlása nagyon jelentős mérföldkő mind a regionális főváros és a KVG munkavállalói számára: most közvetlenül is elbírálniuk a közlekedési szerződéseket”, világította meg Kiel városának polgármestere, Angelika Volquartz. A polgármester egyúttal megköszönte az NBB-nek az előremutató tárgyalássorozatot és a KVG alkalmazottainak a flexibilitást: „ez volt az egyetlen módja annak, hogy egy működtethető kompromisszumot alakítsunk ki a hatékony közösségi közlekedési rendszer kialakításához és egyúttal megőrizzünk munkahelyeket.”

Másrésről viszont a bizonytalanság ugyancsak lehetőséget nyújt arra is, hogy az átmeneti

időszakban megvizsgálható legyen a rendelet alkalmazhatósága. Az átmeneti időszakban nyomon követhetjük „a közszolgáltatási szerződések fokozatos elbírálásának gyakorlatát”, például a közszolgáltatási kötelezettségek elbírálását a felelős hatóságon keresztül. Éppen ezért az 1370/2007/EK EU irányelvet a következők szerint kell megfontolni:

- átlátható szabályok alkalmazása a pénzügyi kompenzáció záradékainál és/vagy kizárólagos jogoknál;
- a közszolgáltatási szerződések elbírálása megfelel az EU jogszabályoknak.

Éppen ezért az 5. törvénycikkely első paragrafusának első mondata szerint a következetes alkalmazása lehet a megoldás, azaz: „A közszolgáltatási szerződéseket az ebbe a Rendeletbe foglalt szabályok alapján kell elbírálni”! Végso soron az elbírálások itt felsorolt típusa a jelenleg létező EU-szabályozást testesíti meg. Mindezen felül pedig az önkormányzatoknak teret nyit arra, hogy politikai kompetenciájukat felhasználva maguk döntsenek a minőségsszabvány és közúti személyszállítás kiterjesztéséért azzal, hogy a legmegfelelőbb elbírálási eljárást alkalmazzák és azt a szociális és minőségi szabványt alkalmazzák, amit csak jónak látnak.

A szociális és minőségi szabványok meghatározásai az új rendeletben, (lásd a 6. DOBOZt) az Alkalmazhatósági Érvényesség 17-ben átfogóak és konkrétak, amely lehetővé teszi a szakszervezetek számára, hogy valódi alternatívákat harcoljanak ki, amelyek egyébként nem lennének elérhetőek a 17/2004/EK és 18/2004/EK irányelvek elbírálási gyakorlata alkalmazásakor, hacsak a nemzeti szabályozás lehetővé nem teszi ezeket az alternatívákat.

1.4 Az 1370/2007/EK rendelet előnyei

Az 1370/2007/EK rendelet nyilvánvaló előnyei a következőkből állnak, ahogyan eddig is észrevételezhetők és a következőképpen összefoglalhatók:

Az illetékes hatóságot felhatalmazza:

- közszolgáltatási utas szállítási szolgáltatás elbírálására a saját (önkormányzati) vállalatánál;
- szabadon dönthet a közvetlen elbírálásokról;
- közvetlenül is elbíráhatja a közúti személyszállítási szolgáltatást kis- és középvállalatnak;
- közvetlenül és megkötés nélkül elbíráhatja a vasúti szolgáltatásokat városi, külvárosi és országos közlekedésnél;
- kiválaszthatja azt a tendereztetési eljárást, amely megfelel a helyi közlekedési rendszernek;
- meghatározhatja a dolgozók védelmi jogait, szociális és minőségi szabványait.

Viszonyzáróképpen viszont a közhatóságok:

- átlátható és egységes szabályozáshoz jutnak, ami lefedi az egyes útvonalak finanszírozását és az utasszállítás anyagi kompenzációját, valamint kizárólagos jogok nyújtását (cf. 4. és 6. törvénycikkely, a Függelékkel együtt);
- amikor közvetlen elbírálást választanak, a tendereztetés és adminisztráció költségei nem terhelik a költségvetést;
- közvetlenül is felügyeletet gyakorolhatnak a helyi közúti személyszállítási közösségi közlekedési rendszeren és hatékonyan fejthetik ki politikai akaratukat.

Az 1370/2007/EK rendelet előnyei még nyilvánvalóbbakká válnak, amikor közelebbről is megvizsgáljuk a szociális védelmet és a szabványokat a következő fejezetben.

6. DOBOZ - Érvék a szociális és minőségi szabványokra**- Alkalmazhatósági érvényesség 17**

A kiegészíthetőség elvét alkalmazva az illetékes hatóság szabadon választhat a szociális és minőségi szabványok kritériumai között azért, hogy fenntarthassa és emelhesse a minőségi szabványt a közszolgáltatási kötelezettségekben, mint például, hogy mi számít minimális munkafeltételnek, utas jogok, korlátozott mozgású személyek esetében, környezetvédelmi szempontok utas biztonság és az alkalmazottak biztonsága, valamint társasági szerződésekben foglalt kötelezettségek szintjén, valamint más szabályok és szerződések tekintetében, amelyek a munkahelyekre vonatkoznak és a szolgáltatás helyszínén környezetvédelmi szempontok alkalmazásában.

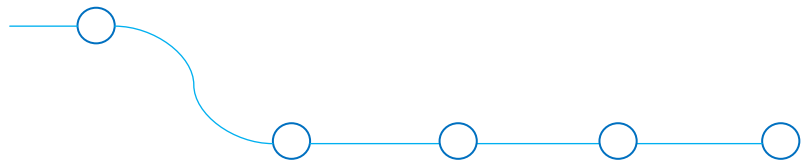
Ahhoz, hogy az üzemeltetők közötti verseny szabályai átláthatóak és összehasonlíthatóak legyenek, és annak a veszélynek a kivédésére, hogy a munkahelyek megőrzése érdekében a dolgozókat a lehető legalacsonyabb fizetéssel és a lehető legkevesebb járulékkal tartják csak meg az állományban (árleszorítás), ebből a célból az illetékes hatóságnak szabadon meg kellene tudnia választania a szociális és a szolgáltatáshoz fűződő minőségi szabványokat. (1370/2007/EK)

DOBOZ

Az európai közbeszerzési szabályozás összehasonlítása

Az 1370/2007/EK rendelet a közúti személyszállítás és a közbeszerzési irányelvek:

1370/2007/EK rendelet	17/2004/EK és a 18/2004/EK rendelet
Versenyeztető tender elbírálási eljárások tendereztetési szabványokkal, annak érdekében, hogy meghatározzák, hogyan felelnek meg a legjobban a specifikus és komplex követelményeknek	A legolcsóbb ajánlat
Közvetlen elbírálás, amennyiben „ha a kontroll hasonló ahhoz, amit saját részlege fölött gyakorol”, a saját területén belül és a megengedett külrészeken	„házon belüli” elbírálás, amennyiben a vállalat 100% tulajdonosa a helyi önkormányzat és csak a saját területen működhet.
Közvetlen elbírálás kis és középvállalatoknak	Nem lehetséges
Közvetlen elbírálás vasúti utasszállítási szolgáltatásokra	Nem lehetséges
Sürgősségi intézkedések	Nem lehetséges
Az alvállalkozás korlátozása és ellenőrzése	Nem lehetséges
A minőségi szabványok követelményei	Külön nem szabályozza, kizárólag akkor, ha létezik kiegészítő nemzeti szabályozás
A szociális szabványok követelményei	Külön nem szabályozza, kizárólag akkor, ha létezik rá kiegészítő nemzeti szabályozás
A közszolgáltatási szerződések tartama	Nem szabályozza



2. Esélyek a dolgozók alkalmazására és társadalmi védelmére, valamint a szociális és minőségi szabványokról

Az 4. törvénycikkely 5. és 6. alfejezetei (lásd 7. DOBOZ) nyújtják az alapvető jogi hátteret, amelynek alapján a felelős joghatóság kiterjesztheti a közszolgáltatási szabványokat a munkáltatásra, a szociális hálóra és a szociális, valamint a minőségi szabványokra. Ez a törvénycikkely fundamentális jelentőségű a munkahely és a szociális biztonság kialakításában a közszolgáltatási szerződések keretében. Ugyancsak komoly jelentőségű a munkaerő árának leszorításának elkerülésében, amelyet a leszorított árakkal való tendereztetés okoz. Az Alkalmazhatósági Érvényesség 17-tel (lásd 6. DOBOZ) együtt most a közhatóságoknak van olyan kapaszkodója, ami a résztvevőkre társadalmi kötelezettségeket ró a tendereztetési eljárás során a közszolgáltatási szerződéseknél.

Amikor változás van az üzemeltető személyében a tendereztetésnél, akkor az 1370/2007/EK biztosítja a szélesebb alkalmazhatóságot az egyes dolgozók védelmének jogáért, ahogy azt az 23/2001/EK (lásd Érvényesség 16, 8. DOBOZ). Azért, hogy ezeket a lehetőségeket alkalmazni tudják, fontos volt, hogy az ETF partnerszervezetei felhasználják az 1370/2007/EK rendelet Érvényesség 17. Ez az Érvényesség ruhazza fel az illetékes hatóságokat arra, hogy az egyes társadalmi és minőségi szabványokat a tendereztetés lényegi pontjainál bekérhessék.

Az ETF arra törekszik, hogy a dolgozók védelme, valamint a társadalmi és minőségi előírások alkalmazása megtörténjen és nemcsak a tendereztetési eljárás során, hanem, mint ahogy azt az elv is megfogalmazza – a közvetlen elbírálási eljárás során is. Az, hogy ezt már sikerült elérni, a luxemburgi közlekedés szolgáltató közvetlen elbírálása tanúsítja (lásd 4. DOBOZ).

7. DOBOZ – a szociális és minőségi szabványok engedélyezhetősége

4. tv. cikk, 5.§

A nemzeti és közösségi jog sérelme nélkül, beleértve a szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, az illetékes hatóságok kérhetik a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerint átruházás történt volna. Amennyiben az illetékes hatóságok a közszolgáltatókat egyes szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról azon feltételekről, amelyek alapján a munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők. (1370/2007/2007/EK)

4. tv. cikk, 6.§

Amennyiben az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban előírják, hogy azok feleljenek meg egy minőségi előírásoknak, ezeket az előírásokat fel kell tüntetni a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben. (1370/2007/EK rendelet)



A következő magyarázatok/értelmezések példák és javaslatokat/ötleteket kívánnak nyújtani/biztosítani amelyek alapján a szakszervezetek lefolytathatják és kiterjeszthetik a vitát a minőségi és szociális előírásokról.⁶

2.1 Példák a minőségi előírásokra

Az, hogy a helyi önkormányzatoknak lehetőségük van meghatározni bizonyos minőségi előírásokat a helyi szolgáltatások üzemeltetésénél, a helyi szakszervezeteknek nagyszerű lehetőséget nyújt, hogy velük együtt határozza meg a közösségi közlekedés minőségét. Mindazonáltal a minőségi előírások a „helyi közúti személyszállítás termékénél” alapvetőek, mind a közszolgáltatás színvonalában és a munkahelyek számában és minőségében egyaránt. A tendereztetési eljárások során nem elfogadott kiválasztani a legalacsonyabb költségvetéssel dolgoztató üzemeltetőt anélkül, hogy követelményeket ne támasszanak vele szemben. A magasabb minőségi előírásokra vonatkozó kiegészítő követelmények sokkal többbe kerülhetnek, ahogy ezt nagyon sok példa mutatja. Hogy ez elkerülhető legyen, a minőségi előírásoknak a következőket kell tartalmaznia a szerződésben már a kezdetektől fogva:

- Beruházás új járművekbe, infrastruktúrába és felszerelésbe

A járművek maximum kora, beleértve a villamosokat és az a földalatti vonatokat – valamint a felszerelés használhatósági tartamát rögzíteni kell az alapvető követelményekkel együtt. Ez lehetővé teszi, hogy az eszközök és felszerelések felújíthatóak és tervszerűen korszerűsíthetőek legyenek. A megfelelően finanszírozott befektetések mindenképpen a vállalkozás fenntarthatóságának a jelei.

- üzemeltetési megbízhatóság

A követelmény 98%-ot meghaladó utazások esetén, hogy, ne legyen több, mint maximum egy perccel korábbi érkezés és öt perccel későbbi indulás és minimális visszavont járat. A hatékony üzemeltetés és ellenőrzési rendszerek megkívánják, hogy elegendő tartalék jármű és személyzet legyen, akik gyorsan mozgósíthatóak. Amennyiben ezeknek a minőségi feltételek nem adottak, akkor minden kétséget kizáróan várhatóak fennakadások. Amennyiben nincs világos egyezmény a pénzügyi szankciókat illetően, az üzemeltető „extra nyereséghez” jut azzal, hogy nem költ ezekre a feltételekre. Figyelmet kell szentelni annak, hogy ez a minőségi előírás ne szenvedjen csorbát a munkafeltételek kárára.

Takarítás és karbantartás

A takarítás és karbantartás a helyi közúti személyszállítás szerves részét kell képeznie. Ki kell zárni alvállalkozók bevonását karbantartási szolgáltatásokra. Összehangolt jelentési eljárásokra és karbantartási programokat kell meghatározni a tisztaság világos és mérhető követelményeivel. Itt is azonban, a szerződésben ígért elmaradása esetén pénzügyi szankciókat kell alkalmazni, amelyeket világosan szerződésbe kell foglalni.

- Folyamatos szakmai tréningek és emberi erőforrás fejlesztési programok

A magas szintű közösségi közlekedés megköveteli a felkészült és motivált személyzetet. Tisztában kell lenniük a minden minőségi előírással, ami a fogyasztóvédelemre és a személyzet biztonságára vonatkozik, ismerniük kell a munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági előírásokat, valamint rendelkezniük kell üzembiztonsági és járműbiztonsági tudással és az úthálózatokra vonatkozó szakismeretekkel. A végzettséget igazoló bizonyítványokat és a jól kialakított emberi erőforrás fejlesztési programokat a szerződési dokumentumokba kell foglalni, hogy betartatható legyen.

⁶ Ilyen téren a DIN EN 13816 szabvány nem kielégítő, mivel az csak a minőségi kritériumokat írja le, sztemerd meghatározása nélkül, és nem tartalmaz normákat a dolgozók szempontjából

- Biztonság intézkedések a támadások és vandalizmus ellen

A szerződésnek mindenre kiterjedően meg kell határoznia, hogy az üzemeltető hogyan fogja garantálni a közlekedési személyzet és az utasok biztonságát, különösen támadások és vandalizmus esetében. Meg kell határoznia, hány biztonsági őrre van szükség, milyen támadás elleni felszerelésre van szükség (pajzsok, rádiótelefonok, stb.) és milyen pszichológusi utógondozást tudnak nyújtani a támadást elszenvedetteknek.

- **a minőségi szolgáltatás pontos leírása**

A szerződésnek világosan tartalmaznia kell az útvonalhálózatot, és ezek terhelését az egyes napszakokban, a hét napjain, valamint a díjszabástáblázatot és a különböző jegytípusokat. Ámbár az úthálózatot tartalmazza a rendes helyi közlekedési tervet, így is fontos meghatározni alaposabban és, amennyiben szükséges, eldönteni, hogy milyen kritériumok mellett lehet módosításokat és változtatásokat beiktatni. A felelős hatóságnak hatékony biztonsági rendszereket kell működtetnie és éber figyelmet (proaktív monitoring) és ellenőrzési eljárásokat annak érdekében, hogy az „ügyfél-szerződő fél kapcsolat” ne sérülhessen.

Az alvállalkozás korlátozása

A 4. tv. cikk 7. §-a szerint a vereseny pályázat sikeres elbírálását követően az alvállalkozók bevonásának mértékét kell meghatározni, amelynek következtében a kijelölt üzemeltetők kötelesek maguk biztosítani a közlekedési szolgáltatás jelentős részét. Ennek a kialakítására azért volt szükség, hogy az üzemeltetők ne tudják teljesen mértékben alvállalkozói szerződés keretében továbbadni a közlekedési előírásokat más vállalatoknak. Amennyiben a közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül a belső üzemeltetőknek szolgáltatják/juttatják, akkor az üzemeltetőnek a szolgáltatás nagyobb részét magának kell teljesítenie.. Külső üzemeltetőnek adható szerződések korlátozása ugyancsak megakadályozza, a minőségi és szociális előírások megsértését. Azt is le kell fektetni, hogy az üzemeltető felelős minden külső vállalattal végzett munka szociális és minőségi előírásainak betartatásáért.

- **Pontos meghatározás és előzetesen meghatározott és átlátható juttatás a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért.**

A közszolgáltatási kötelezettségek előzetes meghatározása ezek átlátható anyagi ellenértékének meghatározásával együtt garantálja a hatékony minőségellenőrzést a magas színvonalú közlekedési hálózat felett.

2.2 A közúti személyszállításban dolgozók jogainak védelme az üzemeltető személyének változásakor

A hivatalos hatóság meghatározhatja, hogy az üzemeltető személyében beállt változásakor, amely a tendereztetés következményeképpen jött létre, minden munkaszerződés az új üzemeltetőnél lesz érvényes és az említett üzemeltetőnek a kollektív szerződések szerint kell eljárnia, amelyek azon a területen éppen érvényben vannak. Ez a dolgozók egyéni jogaként is meghatározható, de a legjobb védelmi intézkedés kétségtelenül a kollektív szerződés. A Rendelet világosan megengedi más nemzeti jogszabályozások és rendeletek alkalmazását kikötve, hogy a 16. fejezet (Érvényesség) ezeket nem zárja ki. Attól függően, hogy milyen feltételek vannak érvényben a különböző tagállamokban, különböző megoldások is lehetségesek. Ilyen módon nemcsak munkahelyek és a munkafeltételek védettek jobban, de az ipari zavargás is elkerülendő. Ez biztosítja a stabilitást és a kontinuitást a magas színvonalú közlekedési szolgáltatásokhoz.

8 DOBOZ – a dolgozók védelme – Érvényesség 16

Ahol a közösségi közlekedési szerződés végrehajtásához szükségessé válhat az üzemeltető személyében történő változás, akkor a felelős hatóságok számára biztosítani kell, hogy a választott üzemeltető megfeleljen a Tanács előírásainak.

A 2001. március 12. napján kelt 23/2001/EK irányelv a tagállamok jogszabályainak a megfeleltetéséről, amely a dolgozók jogainak a védelme a megbízás, vagy üzlet, a megbízás, vagy üzlet részeinek átruházásakor (1). Ez az irányelv nem zárja ki eleve, hogy a tagállamok maguk védjék a dolgozók jogait máshogy, mint ahogy azt a 23/2001/EK irányelv is meghatározza, és ezáltal, amennyiben az a megfelelő, tekintetbe vegyék a szociális előírásokat, amelyeket a nemzeti jogszabályozás, rendelet, vagy adminisztrációs előírások, vagy kollektív szerződések, vagy társasági szerződések írnak elő.

(1370/2007/EK rendelet)

9 DOBOZ – stockholmi esettanulmány I.

Lásd ugyancsak a Függelék I./II.)

A dolgozók jogainak védelmének formái és a tendereztetésben foglalt jogok

Svédországban a városi tömegközlekedésre nyílt tendereztetés folyik 1989 óta a vasútra pedig 1993 óta. A svéd szakszervezeteknek sikerült megszerezniük egy kötelező érvényű nemzeti kollektív szerződést a busz és vonat szolgáltatásokra, valamint fokozatosan javították tömegközlekedésben dolgozók körülményeit. A megmaradó probléma, hogy a dolgozók munkahelyeit megőrizték és elért jogait az üzemeltető személyének a változásakor, amely tendereztetés köveztében fordul elő. Stockholm városában sikertörténetről adhatunk hírt. Folyamatos lobbizással a városkormányzatnál elérték, hogy rögzítsék a dolgozók érdekvédelmi jogaira vonatkozó cikkelyeket beleértve a szerzett jogokat (mint nyugdíj jogok) minden tendereztetés esetén, amelyet az AB Storstockhoms Lokaltrafik (Greater Stockholm Ltd. helyi közlekedése)

Kivonat a stockholmi felelős hatóság „AB Storstockhoms Local Traffic” és a Ekerö Bus Company közötti szerződésből”

6. Személyzet

6.1 Általános

A közlekedésüzemeltető követni fogja az irányadó munkapiaci rendeleteket, mint például a munkaórákra vonatkozó rendeleteket, a túlórárt szabályozó rendeleteket, valamint, ahol csak alkalmazandó, a megfelelő kollektív szerződéseket. A közlekedésüzemeltető a szerződés érvényességének időtartama alatt legalább azt a fizetést nyújtja a dolgozóinak, amely az átvételkor érvényben volt, hacsak a közlekedésüzemeltető nem köt újabb szerződést az alkalmazottakkal.

(...;)

6.3 Munkakörülmények

A közlekedésüzemeltető szisztematikus tervezi, vezeti és gyakorolja a felügyeletet az üzemeltetéssel kapcsolatos előírások betartását olyan módon, hogy jó munkakörülményeket biztosít a munkahelyeken és megfelel az előírt feltételeknek, amelyek a munkahelyek jogszabályozására vonatkoznak. A közlekedésüzemeltető éppen ezért mindent elkövet az SL-el együttműködésben, hogy folyamatosan javítsa a személyzet munkakörülményeit.

A szisztematikus munka a munkakörnyezeten bevett napi gyakorlat a vállalaton belül. ... Ez ... magában foglalja minden anyagi, pszichológiai és szociális feltétel javítást, ami hatással lehet a munkakörnyezetre.

Néhány tagállam kijelentése szerint ennek az lehet az eredménye, hogy a tömegközlekedésben dolgozóknak különböző munkaszerződésük lesz: az új alkalmazottak és az átvett dolgozók különböző feltételek mellett dolgoznak majd, amelyeket az előző munkaadótól származnak. A legjobb módja, hogy ugyanazokat a munkakörülményeket érjük el, ha meghatározzuk a tendereztetési követelményeket a kollektív szerződésben, amelyet minden ajánlattevőnek tiszteletben kell tartania és egyformán alkalmazandó mind az átvett, mind az újonnan felvett alkalmazottakra. Ezt szintén meghatározza a közszolgáltatási szerződés. Csak ezen a módszer garantálja az, hogy a kétféle alkalmazása a munkaerőnek elkerülhető legyen, és így azok, akik alacsonyabb szintű védeltséget élveztek a Szerzett Jogok Irányelvek alatt így hozzájutnak a magasabb szintű védeltséghez, amely más dolgozókra vonatkozik.⁷

Hogy a társas/társadalmi előírásokat, hogyan lehet arra alkalmazni, hogy munkahelyeket őrizzenek meg üzemeltető vagy vállalat, vagy vállalaton belüli személyváltás esetén erre példa a kollektív alkuegyezmény az AB Storstockhoms Lokaltrafik (SL) (Local Traffic of Greater Stockholm Ltd.) 2007-ben (lásd még Függelék II/III.).⁸

⁷ vö. Kammer für Arbeiter und Angestellte (HG.). A tömegközlekedés, minőség és szociális kritériumok tenderkézikönyve

⁸ „Landstingförbundet, Arbetsträsenheten” Törvényi alkalmazási rendeletek cégváltás esetén. Rendelési szám 1770, Landstingförbundet, Printed papers.

2.3 Példák a társadalmi normákra

A társadalmi normákat, csakúgy mint a minőségi követelményeket a megfelelő szervezeteknek kell előre meghatározniuk a közzétett pályázatban illetve a végső közszolgáltatási szerződésben.

A kollektív szerződés biztosítása

Azokban az esetekben, amikor új munkaerőt vesznek fel és akkor is, ha a régi munkatársak maradnak meg - az ETF ajánlásának - megfelelően a kollektív szerződést teljes egészében meg kell tartani, ugyanígy a szakszervezetek képviselői jogát és mindennemű szociális juttatást, amely hatályban volt. Külön figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy minden esetben a legelőnyösebb kollektív szerződés kerüljön megtartásra. Az 1370/2007-es EK rendelet valódi lehetőséget kínál arra, hogy nagyobb védelemben részesítse a munkavállalók jogait a kollektív szerződésben található társadalmi normáknak és a bértáblának megfelelően. Az Európai Bíróság legutóbbi határozata⁹ megkurtította a sztrájkhoz való jogot, ez azonban nem vonatkozik a személyszállításra, mivel a döntést a 96/71/EB Irányelv alapján hozták, amely nem érvényes az EB Szerződés közlekedési szektorára.

Az utasszállító cégek alkalmazottainak színvonalas képzése

A megfelelő szervek meghatározhatják az alkalmazottakra - járművezetők, karbantartók és a kiszolgáló személyzetre - vonatkozó képzés elvárt színvonalát, amelybe bele tartozik a nyelvtudás, a hálózat működésének és a díjainak az ismerete, a kapcsolattartás készsége az ügyfelekkel, egészségügyi és biztonsági szabályzat ismerete és alkalmazása, valamint veszélyes helyzetekben az agresszív utasokkal való bánásmód.

10. DOBOZ

Kivonat a norvég törvényből, amely végrehajtja az 1370/2007-es EU rendeletet(*):

„Törvény, amely a motoros és vízi járműveken történő professzionális személyszállításra vonatkozik” (a „Professzionális Szállítási Törvény”)

8. szakasz: az engedélyek pályázati úton való megszerzése

- (1) A 6. és 7. szakasznak megfelelően megszerzett engedély pályázati úton megszerezhető.
- (2) A Munkahelyi környezetről szóló törvény 16.2-től 16.7-ig terjedő szakaszát-amely a munkavállalók jogaira vonatkozik abban az esetben ha, tulajdonosváltás történik a vállalkozásnál-ugyanúgy alkalmazni kell, ha az engedélyt pályázati úton szerezték meg, azzal a feltétellel hogy ugyanolyan közlekedési eszközökkel kell működtetni a vállalkozást a pályázati verseny után, mint annak előtte.
- (3) Az engedélyező hatóságnak tájékoztatnia kell a pályázati versenyben részt venni kívánó feleket a vállalkozás - amely jelenleg a szolgáltatás teljesítésére engedéllyel rendelkezik - munkavállalóinak számáról, koráról, a rangsorról és a fizetési- illetve munkafeltételekről.
- (4) Az engedélyt kibocsátó hatóság kérheti az engedéllyel rendelkező féltől a (3) pontban említett információkat a törvény 6. vagy 7. szakaszának megfelelően.
- (5) **Annak a félnek, amely a pályázati verseny során az engedélyt elnyeri, biztosítani kell, hogy a munkavállalók közvetlenül a szerződésnek megfelelően dolgoznak olyan fizetési- és munkafeltételekkel, amely nem lehet kevesebb a nemzeti bérmegállapodásban foglaltaknál, vagy a kérdéses szakma szokásos bérezésénél. Ugyanez a kötelezettség vonatkozik az alvállalkozókra is.**
- (6) Az alszakaszok (2)-től (5)-ig abban az esetben is érvényesek, hogy a pályázati versenyt egy kezelőcég bonyolítja, amelyet az engedélyt kibocsátó hatóság bízott meg.
- (7) A minisztérium további rendelkezéseket bocsáthat ki a pályázati versenyre vonatkozólag.

(*): Norvégia ugyan nem EU tagállam, de az EGT tagsága folytán alkalmaznia kell a Belső Piaci szabályokat.

⁹ Európai Bíróság, 2008. április 3. (Rüffert-C-346/06)

További példák a társadalmi normákra



A hatóságok alapvetően szabadon meghatározhatják, hogy ha a közösségi közlekedés közszolgáltatási szerződéseinek odaítéléséről van szó, bizonyos helyi, regionális vagy nemzeti kollektív szerződés illetve társadalmi normák kerüljenek alkalmazásra a megfelelő működtető által. Ily módon lehetségessé válik, hogy bizonyos kívánatos bérezési és társadalmi normákat egyaránt megszabjanak a működtetőnek. Ennek következtében az is lehetségessé válik, hogy szigorúan megtiltsák a szociális dömpinget az egymással versengő működtetők között, és megfelelő fizetési és munkafeltételeket követeljenek. Ez jelképezi a magas minőségű és ügyfél-központú munkavállalói teljesítést a közösségi közlekedési vállalatoknál.

Szemben az általános közbeszerzési törvénnyel: 2004/17/EK illetve a 2004/18/EK, az új szabályozás, - amint ez látható – számos nagyszerű lehetőséget kínál a szakszervezeteknek arra vonatkozólag, hogy magukévá tegyék a szociális és minőségi normákat abban a folyamatban, amely során elbírálják a közösségi közlekedésre vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket. Egy viszonylag hosszú, 10 éves átmeneti időszak lehetőséget ad az egyes tagállamok szakszervezeteinek, hogy megköveteljék a tisztességes és igazságos versenyfeltételeket a közszolgáltatási szerződések elbírálásánál a személyszállítási szolgáltatásban. Az 1370/2007-es számú EK rendelet nem teszi kötelezővé a minőségre vonatkozó szabályokat ugyanakkor számos lehetőséget nyit, hogy bevezesse a helyi közlekedési rendszerhez alkalmazkodó, tisztességes, szociálisan gondolkodó és magas minőségű versenyszabályzatot. Ennélfogva az ETF támogatja a jelentőséggel bíró tagállamok közötti tárgyalásokat - amilyen hamar csak lehetséges - megvizsgálva azokat a módszereket, amelyek használata kívánatos lesz a jövőben a pályázati szerződések és/vagy felhívások elbírálására. Addig pedig az ETF támogatja a tagokat abban, hogy sürgessék a változásokat a tagállami törvényhozás megfelelő részeinél pl.: a szerződések elbírálására vonatkozó új törvények követelése, és / vagy a megfelelő hatóságoknál történő lobbizás figyelembe véve a szerződések és / vagy pályázati felhívások közelgő elbírálására.

Annak bemutatására, hogy a szakszervezetek hogyan tudják befolyásolni ezt a folyamatot az utolsó fejezetben kerül sor, amelyben egy javasolt akcióterv található. Készítettünk egy listát a szakszervezetek számára a kampánnyal kapcsolatos teendőkről, amelyekkel harcolhatnak a tisztességes verseny biztosításáért a helyi közlekedésben megfelelő munkavédelmi intézkedésekkel. Remélhetőleg ez majd új ötletek megszületését inspirálja a szakszervezeteknél, amikor céljaik elérését tervezik.

11. DOBOZ

II. Stockholmi esettanulmány

Társadalmi kritériumok „jó kapcsolat a dolgozók képviselőivel”

Stockholmban a közszolgáltatási szerződések pályázati leírása „Minőség” címszó alatt tartalmazza a kollektív szerződés alkalmazását és a dolgozók képviselőivel való jó kapcsolatot. Azok az ajánlattevők, akik bizonyítottan tartják magukat ezen kívánalmakhoz, magasabb pontszámot kapnak az értékelés során.

A SEKO, amely a vasutasokat, a metró és villamoson dolgozókat tömörítő szakszervezet kidolgozta a saját értékelési rendszerét, amelyet a politikusoknak és a helyi hatóságoknak is elküldtek. A SEKO „pontozási táblázata” meghatározta a szakszervezetek azzal kapcsolatos igényeit, hogy az ajánlattevőknek milyen normákat kell teljesíteniük, ha az értékelési folyamat során a legmagasabb pontszámot kívánják elérni. Ezzel a stratégiai intézkedéssel a szakszervezeteknek sikerült elérniük, hogy az ajánlattevők tárgyalni akarjanak velük mielőtt elküldik a pályázatukat és a SEKO meggyőzte az ajánlattevőket arról is, hogy nincs szükség alvállalkozókra.

A „minőség” és a „társadalmi elvárások tiszteletben tartásának” meghatározása alapján Hong Kongból az MTR vállalat nyerte meg a pályázatot a stocholmi földalatti megépítésére.

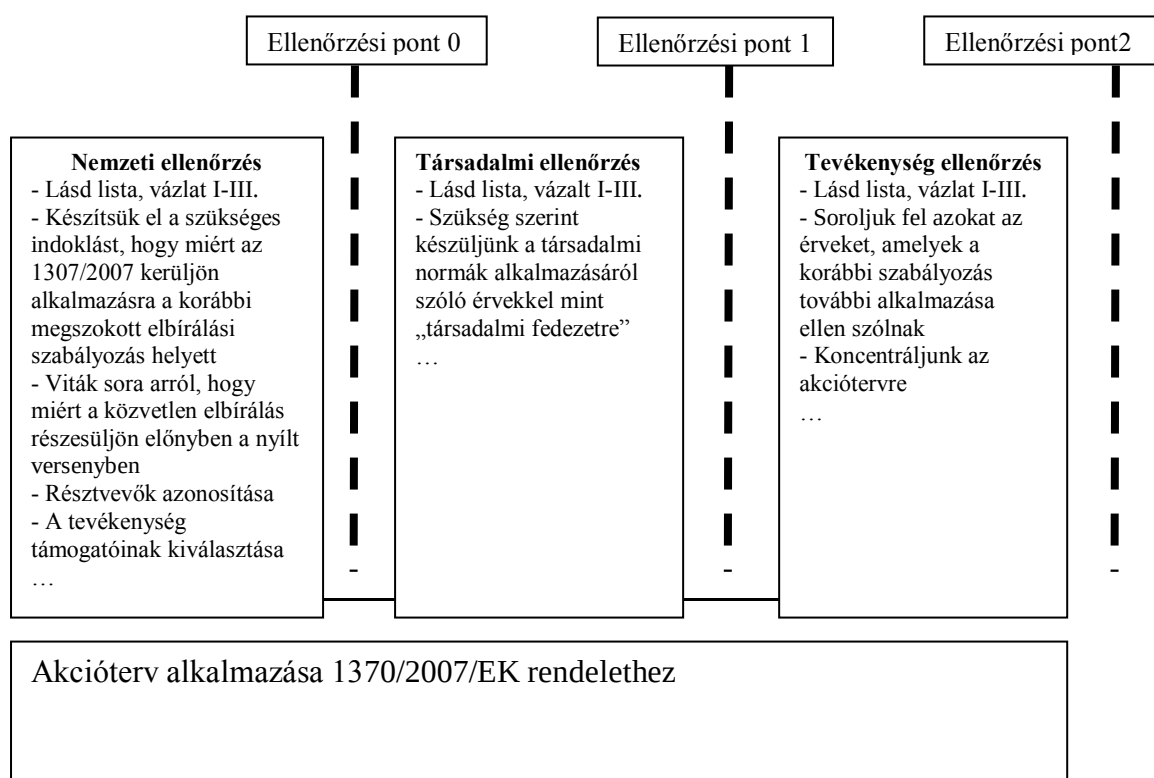
3. AKCIÓTERV SZAKSZERVEZETEKNEK A MINŐSÉGI TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉRT



Azzal, hogy megszüntetésre került néhány tagállamban a közlekedési piacra vonatkozó korábbi szabályozás, olyan versengő pályázati folyamat alakult ki, amelynek negatív hatása van a személyi állományra. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy azokban az országokban, ahol nyílt pályázati verseny van vagy láthatáron van annak bevezetése - mint Ausztriában, Németországban vagy Lengyelországban – közvetlen nyomást alkalmaztak a bérezési és munkafeltételekkel kapcsolatban. A versenyben résztvevő ajánlattevők előnyhöz jutnak azzal, hogy számolnak a jövőbeni alacsonyabb bérekkel a tömegközlekedési dolgozók rovására. Ezen oknál fogva a szabályozott versenyben magas társadalmi normákat követelve, kiemelkedő fontosságú hogy megelőzzék a munkaerő társadalmi elértéktelenedését.

Mit tehetnek a szakszervezetek annak érdekében, hogy biztosítsák a tisztességes alkalmazást és társadalmi feltételeket a helyi közlekedési piacon? Mindenek felett vegyék igénybe az 1307/2007/EK rendelet bevezetésére hagyott 2019-ig tartó átmeneti periódusát.

HÁLÓZATI TÉRKÉP A TÁRSADALMI HALADÁSHOZ



Minthogy az új rendelet mind a helyi hatóságra vonatkozik, amely felelős a tömegközlekedési szolgáltatásokért és a potenciális versenytársakért, az ETF társszakszervezeteinek törekednie kell arra, hogy kifejezzék és fogantossítsák az érdekeiket – először az utasszállítói szolgáltatást végző üzemeltetőkkel szemben, másodsor pedig a felelős helyi hatósággal szemben, amelynek a kezében van a tömegközlekedési szolgáltatás. Ez csak intenzív felkészüléssel érhető el a cselekvési ütemterv keretében (megtekintés: „a társadalmi konvoj”) útvonalterképe) valamint az alábbi elvek figyelembe vételével:

- először is a 1370/2007/EK korlátozó előírásaival együttesen, ahogy azt előbbiekben említésre került, a már létező nemzeti és kiegészítő jogszabályozási feltételeket átfogóan kell megérteni, a helyi és/vagy regionális közlekedési rendszerek alapos ismeretével és ismeretében.
- Ezek után fontos szövetségeseket találni a méltányos és társadalmilag kompetitív feltételek fogantossításához a helyi közlekedési szolgáltatásokban azért, hogy a felelős helyi hatóságot meg lehessen győzni arról, hogy a méltányos és szociális szabványi csomagot alkalmazzák, amely a leginkább előnyös az alkalmazottak számára egyrészt és a jövő utasainak másrészt;
- A méltányos elbírálási eljárás kérdésekor a határidők megállapításakor figyelembe kell venni hosszú tárgyalások várható idejét. Ez az új rendeletre és minden más tendereztetési eljárásra is vonatkozik. Ennek eredményeképpen mielőtt az elbírálás elkezdődne, minden előbb említett előkészítő intézkedést addigra végre kell hajtani. Ezek nélkül a nagyon fontos intézkedések nélkül az ütemterv a méltányos és szociális elbírálási eljárásoknál a tömegközlekedési utas szállítási szolgáltatásoknál nem lehet sikeres. Összehangolt és előre gondolkodó időbeosztási mechanizmusoknak éppen ezért különlegesen nagy jelentőségűek.

3.1 Kulcspontok a szakszervezetek képviselői számára Európában

A javasolt ütemterv támogatásához a méltányos és szociálisan elkötelezett versenyhez a tömegközlekedésben, a helyi és regionális szakszervezet képviselői az egyes országokban a következő kulcspontokat kellene követniük. Ezt arra tervezték, hogy kiterjedt szakszervezeti akciókampányra, hogy megerősítsék és védjék a dolgozók érdekeit.

I. Előkészítő munka

1. sorolj fel minden nemzeti jogszabályt, amely kiegészíti az 1370/2007/EK rendeletet;
2. szentelj figyelmet az egyes záradékoknak, például, hogy most kizárólag a 17/2004/EK és a 18/2004/EK van érvényben a tömegközlekedési szolgáltatásoknál. Ebben az esetben nélkülözhetetlen annak vizsgálata, hogy milyen megszorítások béníthatják meg az általános közbeszerzési irányelvek alkalmazását;

12. DOBOZ – Amszterdami esettanulmány

Sikeres kampány a városi közlekedési versenytendere ellen

2002-ben Amszterdam helyi önkormányzata elhatározta, hogy tendereljárásra bocsátja a tömegközlekedést. Az FNV Bondgenoten szakszervezet és a helyi Munkatanács két helyi politikai párttal együttműködve kampányolni kezdtek a helyi tömegközlekedés privatizációja ellen és hogy megvédjék Amszterdam tömegközlekedési vállalatát. Aláírásokat gyűjtöttek a városlakóktól a szavazáshoz és ezzel a kampánnyal elérték, hogy a városi kormányzatának privatizációs tervei beszivárogtak a köztudatba. Ez vitát gerjesztett a helyi lakosság köreiben a színvonalas tömegközlekedési szolgáltatásról. Ennek eredményeképpen a városi kormányzat elhatározta, hogy visszavonja a tender tervét. Szerencsére találtak egy klauzulát a holland nemzeti törvénykezésben, amely kijelenti, hogy Hollandia négy legnagyobb városában a városi kormányzat maga dönt arról a tendereztetésről. Lakossági nyomás nélkül ezt a klauzulát sohasem használták volna.

3. Készíts elő a jelenleg érvényben lévő szolgáltatási szerződések tartamáról egy áttekintő időtáblázatot a tömegközlekedési szolgáltatásoknál. Nézd meg, hogy mikor várható tenderkiírás eredménye az ütemterv szerint (elbírálások üteme). Ez az információ gyakran beszerezhető az internetről, mint például a közlekedési útvonalak érvényességi idejének jóváhagyási listája német államokban, Észak-Rajna Westfáliában és Szászországban;

4. A felelős helyi és regionális hatóságok kilétének megállapítása;
5. a kontaktszemélyek kilétének megállapítása az illetékes hatóságon belül;
6. döntés arról, hogy szükség van-e ütemtervre;
7. döntés arról, hogy a munkát hogyan lehet felosztani az önkéntes és a teljes-munkaidőben dolgozó szakszervezeti tagok között;
8. kitűzni az ütemtervvel elérendő célokat;
9. felállítani egy előzetes menetrendet
10. stb.

II. Az akcióterv előkészítési ideje

Gyakran az elbírálási eljárások meghosszabbított kezdőtárgyalásai azt jelentik, hogy maga az ütemterv is hosszú előkészítési időt igényel. Minimálisan legalább ennyit kell szánni rá:

13. DOBOZ - Marseille-i esettanulmány

Marseille (Dél-Kelet Franciaországban) egyike azoknak a jelentősebb francia városoknak, amelyek saját önkormányzati városi közlekedési hálózatot működtetnek. A Régie des Transports de Marseille (RTM) a részvénytársaság a belső üzemeltetője a kormányzati hatóságnak, Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUM). RTM-nek mintegy 3000 alkalmazottja szolgálja ki a nagyobb Marseille területének több, mint egymillió lakosát.

2005-ben az előző CUM politikai többsége az akkori jobboldali polgármester fennhatósága alatt elhatározta, hogy a „a közszolgálat egy részét kiszervezi” (franciául ezt a szót használták), még pontosabban két új villamosútvonal megépítését és működtetését. Az egyetlen cég, amely pályázott a kiírást követően, a Veolia volt.

A jobboldali hatóság abban az időben azt állította, hogy az Európai Fejlesztési Bank (EIB) indítványozta azt, hogy a piacot nyissák meg versenytársak előtt, hogy alacsony hitelkölcsönöket nyújthasson, de az Európai Fejlesztési Bank tagadta, hogy lett volna ilyen előzetes feltétele. Azt feltételezték, hogy ez az elképzelés az egész hálózatot szétördeli azért, hogy a privát szektornak juttassa a legzsírosabb falatokat.

Az RTM alkalmazottak elhatározták, hogy rendezik soraikat és ellenállnak. 2005 végére minden francia szervezet, amely a vállalatban dolgozott, a sztrájk mellett határozott.

A bírósági eljárás, amelyet az önkormányzat kezdeményezett úgy döntött, hogy a sztrájk illegális volt és büntetést szabott ki. Ilyen nyomásra a sztrájk véget ért 46 nap után.

Minthogy a CUM-nak komoly ellenállással kellett szembenéznie a saját projektjeiben, ezért elhatározta, hogy visszalép és megbízza a villamos működtetésével az RTM-et és a Veoliát mint közös vállalkozást és gazdasági érdeksoportosulást.

De azok, akik a privatizációnak minden formáját ellenezték, mint például a CGT, CFT és a CUM baloldali és haladó hivatalviselői, elhatározták, hogy jogi eljárás keretében vizsgáltatják meg ezt az eljárást. 2007 július 6-án a bíróság eltörölte azokat az eljárásokat, amelyek módosították az RTM belső szabályzatát és lehetővé tette volna, hogy a munka egy részét privát cégre delegálja. Október 29-én a Cassation bíróság úgy döntött, hogy 2005 őszén tartott sztrájk legális volt. 2008 január 21-én egy másik bíróság ezt visszavonta és teljes mértékben törölte a villamossal kapcsolatos munkálatokat a Veoliának. A hatalmi egyensúly, ami 2005 végére kialakult, nagyban befolyásolta az egész periódust.

Végül a CUM úgy döntött, hogy az RTM lesz a kizárólagos üzemeltetője a nagyon széles körű közlekedési hálózatnak Marseille-ben, amely háromféle eszközt jelent: buszokat, metró és villamost. Veolia a nemzetközi cég, elveszítette a csatát és vereséget szenvedett el az alkalmazottaktól és a várospolgároktól. RTM a részvénytársaság megőrizte monopóliumát a nagyobb Marseille városi közlekedési területén.

- Két év a lehetséges közvetlen elbírálás előtt belső üzemeltetőnek;
- Másfél év más típusú közvetlen elbírálásoknál;
- Két év tendereztetési eljárás előtt 5 törvénycikkely 3 paragrafusa alapján;
- Hat hónap, amennyiben egy előzetesen elbírált szerződés lehetséges alkalmazásáról van szó az 5. törvénycikkely 1 paragrafuszával összhangban;

Figyelem: a felvezető időszak tagállamonként különböző lehet.

III. Az akciótervvel kapcsolatos folyamat szemléletű tennivalók

1. Kiterjeszteni az elvégzett munkákról szóló helyzetjelentést szükség szerint;
2. meghatározni milyen elbírálási formákat kellene keresni és kialakítani az ütemtervvel kapcsolatban
 - közvetlen elbírálás belső üzemeltetőnek;
 - közvetlen elbírálás kis- és középvállalatoknak
 - közvetlen elbírálás vasúti szolgáltatónak
 - tendereztetésnél az 5. törvénycikkely harmadik paragrafusa szerint
 - tendereztetési elbírálás az 5. törvénycikkely első bekezdése szerint.
3. a résztvevők azonosítása: a helyi illetékes vagy regionális hivatalok képviselői, a helyi vagy regionális politikusok, akik együtt határozzák meg a helyi tömegközlekedési stratégiát és a szerveződését a politikai szervezetekben;
4. dönts el, hogy ki képes támogatni az akciót: politikusok, lakossági csoportok, utasok, fogyasztói szervezetek, környezetvédelmi NGO-ok, stb.
5. nézd meg, hány résztvevője van piacnak (hányan képesek beadni pályázatokat), és amennyiben szükséges, az ő regionális eloszlásukat;
6. határozd meg, amennyiben szükséges, ki az 5-8 legfontosabb piaci szereplő;
7. készíts egy áttekintést a nemzeti, regionális, helyi, vállalati szabályzat, amely a dolgozók védelmének jogait és kollektív szerződések rendelkezéseit,
8. vedd be a szakszervezeti tagokat;
9. vezess le egy kutatást az előző szolgáltatás színvonaláról;
10. végezz egy kutatást az előző szolgáltatás hiányosságairól;
11. gyűjtsd össze és jegyezd fel az érveket a 1370/2007/EK rendelet alkalmazására
12. jegyezz fel minden előzetes megfontolást a helyi és/vagy regionális ütemterv-célkitűzéseinek meghatározásához;
13. ki tud segíteni (szakszervezetek, egyesült dolgozói szervezetek, szövetségek, polgári csoportosulások, politikusok, szakértők...)?;
14. állíts fel egy ütemtervet és oszd ki a feladatokat;
15. határozd meg a felelős személyeket és lehetséges együttműködési partnereket;
16. állíts fel egy újraértelmezett határidős ütemtervet;
17. figyeld meg az akció résztvevőinek viselkedését;
18. készíts jegyzőkönyvet;
19. tárgyalj a politikai szervezetek képviselőivel;
20. tárgyalj a helyi és regionális hivatali szervekkel;
21. tárgyalj más szakszervezetekkel;
22. tárgyalj a korábbi üzemeltetővel;
23. tárgyalj utas és fogyasztói csoportokkal és más helyi aktivistákkal;
24. hozz létre szakszervezeti nagygyűléseket;
25. fontold meg PR munkát (információs pultok, brosrák, nyilvános beszélgetések);
26. jegyezd fel az átvezető lépéseket és eredményeket;
27. készíts elő nemzeti szintű kampányokat a szakszervezeten belül, amennyiben szükséges;
28. stb.

IV. Ütemterv: méltányos és szociálisan elkötelezett verseny a helyi közlekedésben

1. Igény szerint készítsd elő annak igazolását, hogy a 1370/2007/EK rendeletet miért kell alkalmazni az előzetesen alkalmazott közbeszerzési eljárásoknál;
2. Amennyiben szükséges készíts elő érvrendszert arra, hogy miért kell előnyben részesíteni a közvetlen elbírálást a tendereztetés és privatizáció helyett;
3. Sorolj fel példákat a közvetlen elbírálásra a tömegközlekedési szolgáltatásoknál;
4. amennyiben szükséges, több megfontolandó érvet gyűjts arra, hogy miért érdemes megfontolni újra önkormányzatosítást;
5. sorolj fel példákat az újra önkormányzatosításra a tömegközlekedésben (vagy más közszolgáltatásban);
6. fontold meg a közszolgáltatási kötelezettségek jelentőségét, az egyre nagyobb szükségszerűséget arra, hogy a fenntartható mobilitás megőrződjön a túlszűfolt területeken;
7. jegyezd fel a célkitűzéseket a minőségi szabványoknál a szolgáltatás minőségére vonatkozóan; például a járművek és útvonal minőségi szabványokat;
8. ne felejtsd felhívni a figyelmet arra a tényre, hogy ezek a minőségi szabványok kapcsolatban állnak a munkakörülmények színvonalával és a megfelelő személyzet végzettségével, amikor az utasoknak szolgáltatás nyújtanak,



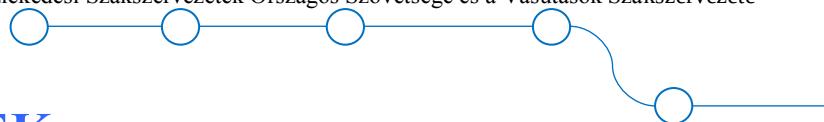
Amikor csak lehetséges konkrét példákkal célszerű szemléltetni a személyzet minőségi színvonalát (vezetői, karbantartási, szolgáltatói, általános irodai) – javaslat: pl. tréning és végzettséget nyújtó tervezeteket készíteni;

9. sorold fel a minőségi szabványokat;
10. határozd meg a célkitűzéseket és/vagy a definícióit a szociális szinteknek, hogy biztosítsák a dolgozók biztonságát, különösen a meglévő kollektív szerződések érvényességének a megújításával a szolgáltatás helyén, a munkahelyek megőrzéséért, munkaszerződések megőrzéséért üzemeltető személyében beállt változás esetén; megfontolni ha több kollektív szerződés van érvényben és erre kidolgozni egy eljárást, megőrizni és/vagy a kötelezettséget vállalni arra, hogy alkalmazzanak kollektív szerződéseket, a dolgozók képviselői jogának a megőrzését; stb...;
11. gyűjts össze érveket arra, hogy korábbi elbírálási eljárásokat alkalmazzanak;
12. minden szabályozó elemet gyűjts össze az 1370/2007/EK rendeletben (s „közvetlen elbírálás” részből az átláthatóságon keresztül az alvállalkozási szerződésekig egészen a készpénz kifizetések átláthatóságáig);
13. találd meg, ki a kontaktszemély, vagy ki az, aki felelős a rendeletért 1370/2007/EK, és milyen fogalmi tisztázásra van még szükség, pl. kik az illetékes hatóságok, szolgáltatási szerződések, szolgáltatási koncesszió, stb.
14. hasonlítsd össze és/vagy készíts egy áttekintést a 1370/2004/EK rendelet előnyeiről szemben az előző nemzeti elbírálási gyakorlattal a tömegközlekedési szolgáltatásoknál;
15. konkrét részletességgel lebontott ütemterv, beleértve a PR munkát.
16. stb,

V. Mire kell még figyelmet szentelnie a szakszervezeteknek?

1. amennyiben szükséges, kollektív alkutárgyalások része legyen az ütemterv;
2. vizsgálj meg, és amennyiben szükséges, határozd meg, hogy melyek az ütemterv előfeltételei;
3. foglalj bele egy szakszervezeti továbbképző programot;
4. szerezzon képzést a teljes munkaidőben dolgozó szakszervezeti alkalmazott állomány;
5. stb.

Az ETF sok sikert kíván neked a szakszervezeti akciótervedhez!



ELSŐ FÜGGELÉK

Kivonat a stockholm tömegközlekedési vállalat és az Ekerö Buszvállalat között

AB Storstockholms

Lokaltrafik

[Local traffic of Greater Stockholm Ltd.]

Bus Company E16)]

2007. 05. 21.

Busstrafikupphandling E16 1(27)

Ekerö

[Purchasing department of Ekerö

Közlekedési Szerződés – fő szöveg

Egyrészről az AB Storstockholms Local Traffic, cégjegyzékszám 556013-0683

(a továbbiakban „SL”),

Másrészről

[meghatározni]

(a továbbiakban „Közlekedésüzemeltető”),

Együttesen a továbbiakban „Felek”,

a mai nappal megállapodtak abban (a továbbiakban „Közlekedési Szerződés – fő szövegrész”) függelékkel (továbbiakban együttesen „Közlekedési Szerződés”) az Ekerö közlekedési területében.

(...)

6 Személyzet

6.1 általános rendelkezések

A közlekedésüzemeltető átvállalja az előző közlekedésüzemeltető személyzetéért a felelősséget, akiknek munkája kapcsolatba hozható a közlekedéssel. A munkahelyek védelméről szóló törvény rendelkezéseit (1982:80), és a munkavállalói részvételéről szóló törvényt (1976:580), amely a munkavállalók részvételét a döntéshozásban lehetővé teszi a munkahelyüket illetően, a fentiekkel kapcsolatban itt is érvényesül. Az itt mondottak nem érvényesek azokra a munkavállalókra, akik nem értenek egyet ennek alkalmazásával.

A közlekedésüzemeltetőnek mindig rendelkezésére áll a személyzet, megfelelő számban és képzettségű, akik a közlekedéssel kapcsolatos munkát ellátják. Ez magában foglalja azt, hogy a közlekedésüzemeltető a követelményeknek megfelelő személyzetet felveszi és továbbképzését biztosítja.

A Közlekedésüzemeltető betartja a munkapiaci szabályzatokat, mint például a munkaidőre vonatkozóakat, túlórára vonatkozóakat, és ahol alkalmazhatók, ott a kollektív szerződéseket. A Közlekedésüzemeltető ennek a szerződésnek az egész élettartama alatt legalább azt a minimum fizetést kell nyújtani az átvett munkaerőnek, amely az átvételkor érvényben volt, hacsak az a Közlekedésüzemeltető nem köt új szerződést a munkavállalókkal.

A személyzet a Közlekedésüzemeltető egyenruháját fogja viselni kötelességteljesítés közben, amelyet az SL hagy jóvá.

A Közlekedésüzemeltető teljes személyzettel kapcsolatos költsége, beleértve a nem kielégítő szolgáltatás kompenzációjának vagy ennek a megfelelőjét, amit a Közlekedésüzemeltető SL-től szándékozik megvásárolni és utána a saját személyzetével biztosítani a megfelelő szintet, ezt a költséget a Közlekedésüzemeltető biztosítéka fogja fedezni a 14.1 pontban foglaltak szerint. SL erre hivatkozva, egy külön/ vagy különleges kiegészítő szerződéssel a Közlekedési Szerződéshez, hogy azért mond le a Közlekedésüzemeltetőről, amiért a szolgáltatás hiányosságaiért vagy ezek megfelelőjéért elvégzi a szükséges vásárlásokat.

A személyzettel kapcsolatos további províziók a Függelék 15. pontjában találhatóak a személyzet átvételét megelőzőkkel, illetőleg a szállítás kezdetével kapcsolatosan, lásd még a Függelék 6-7 pontjait.

6. 2 Diszkrimináció

A Közlekedésüzemeltető a közlekedés üzemeltetése közben mindenkor a diszkriminációellenességgel foglalkozó jogszabályok értelmében jár el.

6. 3 Munkakörnyezet

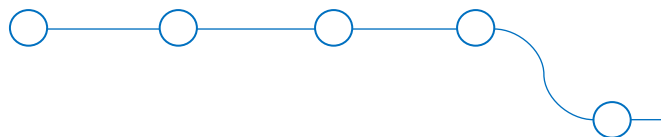
A Közlekedésüzemeltető szisztematikusan megtervezi, irányítja és gyakorolja a felügyeletet azokat a műveleteket illetően, amelyek a közlekedés provízióira vonatkoznak, mindezt olyan módon, hogy jó munkakörülményeket biztosítson a munkahelyeken és a munkakörülményre vonatkozó jogszabályokban érvényes kikötött előírásainak megfelelően. A Közlekedésüzemeltető ennél fogva törekedni fog arra, hogy az SL-el együttműködésben folyamatosan javítsa a személyzet munkakörülményeit.

A szisztematikus, napi rutin része a vállalaton belül a munkakörülményekkel való törődés és olyan módon szervezi meg, hogy megfelelő szintű legyen és az elvárt eredményeket hozza a munkahely folyamatos javításától elvárható módon. Ez a munka kiterjed azokra a fizikai, pszichológiai és társas feltételekre, amelyek meghatározhatják a munkakörülményeket.

6.4 A buszvezetők végzettsége

Minden buszvezetőnek, akik az SL szolgálatában áll és a közlekedésüzemeltetést végrehajtják, az SL TF előírásrendszerének megfelelően rendelkezzenek végzettségi papírokkal. Ennek az előírásnak legkésőbb a Közlekedés kezdete után egy évvel később eleget kell tenni. A végzettséget igazoló iratok érvényessége öt (5) év, és ezután a periódus után új okmány szükséges.

Az okmány további provízióit a 6. Függelék határozza meg.



MÁSODIK FÜGGELÉK

A személyzetre vonatkozó és alkalmazandó eljárások leírása Közüzemeltető váltásakor

1. SL bizottságának döntése a Közüzemeltető váltására.
2. A jelenlegi Közlekedésüzemeltető, és a jelenlegi váltó Közlekedésüzemeltető, aki átveszi az üzemeltetést, bevonják a saját helyi szakszervezeteiket a tárgyalások lebonyolítására az MBL 11 paragrafusa szerint. A tárgyalási pontok, amelyek a vállalat részét képezik, és amelyeket átvesznek, időbeosztás, gyakorlati eljárások és a munkáltató személyében bekövetkezett változás stb.
3. Az átvevő Közlekedésüzemeltető minden lehetséges elszámoltató tárgyalást lefolytat a másik féllel abból a célból, hogy a tárgyalás során világosak legyenek a munkáltatás feltételei, amelyek az átvételkor érvényesek. Amennyiben nézeteltérés van az alkalmazás új feltételeit illetően, ebben az esetben törvény szerint az előző munkáltatói feltételek teljesülnek az átvétel átmeneti időszakában, ami egy (1) évre terjed ki.
4. A jelenlegi Közlekedésüzemeltető/Munkáltató küldi ki az írásba foglalt „tájékoztatót” a személyzetnek arról a kérdéssel, hogy elfogadják a vállalat átvételét, illetve ellenzik a munkáltató személyében beállt változást. A válasz „ésszerű” ideje (körülbelül 2 hét).
5. Amint a kéthetes határidő lejárt, akkor a jelenlegi Közlekedésüzemeltető tájékoztatja a szolgáltatás átvevő Közlekedésüzemeltetőt, hogy mely munkavállalók vállalják az átvételt, melyek a feladataik és mi a munkaleírásuk, és köteleességeik. Amennyiben az adott időn belül nem érkezik válasz az egyes személyektől, akkor azonnali tájékoztatóval kell megtudni az álláspontjukat. A későbbi válaszolókat válaszait továbbítani kell az átvevő Közlekedésüzemeltetőnek, amilyen gyorsan csak lehetséges.
6. A jelenlegi közlekedésüzemeltető/munkáltató más pozíciót talál azok számára, akik nem egyeztek bele az átvételbe, és bevonja a helyi szakszervezetet az MBL 11 paragrafusa szerint (LAS). A tárgyalási pontokban akkor foglalkoznak az átvételi javaslatokkal és annak meghatározásával, hogy vajon van-e a személyzetnek létszámon felüli része, illetve ennek eredményeképpen munka hiányában valakit el kell-e bocsátani. Figyelmeztetést lehet küldeni a Lansarbetsnamnden (a körülbelüli jelentés: 'vidéki munkabizottság/tanács). Az értesítést a felmondásról akkor lehet kiküldeni és a felmondási idő elkezdődik.
7. Az átvevő közlekedésüzemeltető/munkáltató ezzel egyidejűleg megkezdi a felvételi eljárást, hogy azokat a lehetséges üres helyeket megtöltse, amelyek az átvétel során jelentkeztek.
8. Az átvétel idején a személyzetnek azok a tagjai, akik megválasztották az írásba foglalt kérdést és nem elleneztek az átvételt, átköltöznek az új munkáltatóhoz az automatikus munkaszerződés keretében. A jelenleg közlekedésüzemeltető/munkáltató tájékoztatja az átvevő üzemeltetőt, hogy az érintett személyzet tagjainak mennyi a ki nem vett szabadsága, és az üzemeltetők maguk között rendezik a továbbvitt szabadság elszámolását.

Azok a munkavállalók, akinek felmondtak, a felmondási idejük fennmaradó részét az új munkaadójuknál töltik le.

9. Legkésőbb egy hónappal az átvétel után, az átvevő üzemeltető kiállítja az új munkaviszonyt igazoló iratokat az átvett személyzetnek. Jogi szempontból nincsen külön megszorítás a munkaszerződés formáját tekintve, és az átvétel a 6b LAS paragrafusa szerint a munkaszerződés átvétele automatikusan történik (azok számára, akik nem elleneztek az átvételt írásban a „tájékoztató” kiküldésekor).
10. Azonban a munkavállalót írásban kell értesíteni a munkafeltétel megváltozott feltételeiről. Ez úgy nevezhető, mint a „tisztázás kötelezettsége”, amelyet a LAS 6a paragrafusa köt ki és a munkáltatói igazolás gyakorlatias és elfogadott módja ilyen jellegű információnak.

HARMADIK FÜGGELÉK

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.)

a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. és 89. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [2],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [3],

mivel:

(1) A Szerződés 16. cikke megerősíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak az Unió közös értékrendjében elfoglalt helyét.

(2) A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése meghatározza, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozások olyan mértékben tartoznak a Szerződés szabályai, különösen a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása nem akadályozza, jogilag vagy ténylegesen, a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását.

(3) A Szerződés 73. cikke különös szabálynak minősül a 86. cikk (2) bekezdéséhez képest. A szárazföldi közlekedési ágazat közszolgáltatási kötelezettségeinek ellentételezéseire alkalmazandó szabályokat állapít meg.

(4) A Bizottság "Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni" című, 2001. szeptember 12-i fehér könyvének fő célja biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítása a személyszállítási közszolgáltatások átláthatóságát és teljesítményét is biztosító szabályozott verseny révén, figyelemmel a szociális, környezeti és területfejlesztési szempontokra, vagy azzal a céllal, hogy az utasok egyes csoportjai, például a nyugdíjasok részére különleges díjszábsí feltételeket nyújtsanak, és kiküszöböljék a különböző tagállamokból származó közlekedési vállalkozások közötti azon különbségeket, amelyek alapvetően torzíthatják a versenyt.

(5) Jelenleg számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon. A tagállamok illetékes hatóságainak képesnek kell lenniük arra, hogy e szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében intézkedéseket hozzanak. A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében általuk alkalmazható mechanizmusok a következőket foglalják magukba: kizárólagos jogok biztosítása a közszolgáltatók részére, pénzügyi ellentételezések juttatása a közszolgáltatók részére és a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó, a közszolgáltatás működtetésére vonatkozó általános szabályok meghatározása. Amennyiben a tagállamok e rendelettel összhangban úgy döntenek, hogy bizonyos általános szabályokat kizárnak a rendelet hatálya alól, az állami támogatásokra vonatkozó általános szabályokat kell alkalmazni.

(6) Számos tagállam vezetett be olyan jogszabályokat, amelyek legalább a tömegközlekedési piac egy része tekintetében kizárólagos jogok és közszolgáltatási szerződések odaítélését írják elő, átlátható és tisztességes szerződés-odaítélési eljárások alapján. Ennek eredményeként a tagállamok közötti kereskedelem jelentős fejlődésen ment keresztül, és jelenleg több közszolgáltató egynél több tagállamban nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat. A nemzeti jogszabályok alakulása azonban eltérő eljárások alkalmazásához vezetett, és a közszolgáltatók jogai, valamint az illetékes hatóságok kötelezettségei tekintetében jogbizonytalanságot eredményezett. A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet [4] nem terjed ki a közszolgáltatási szerződések odaítélésének a Közösségben folytatott módjára, és különösen nem érinti azt, hogy milyen körülmények között kötelező a versenyeztetési eljárás. Ezért naprakésszé kell tenni a közösségi jogi keretet.

(7) Az elvégzett tanulmányok és a tömegközlekedési ágazatban a versenyt több éve bevezető tagállamok tapasztalata azt mutatja, hogy – megfelelő védintézkedésekkel – a szolgáltatók közötti szabályozott verseny bevezetése lehetővé teszi a vonzóbb és innovatívabb, alacsonyabb költséggel járó szolgáltatások nyújtását anélkül, hogy akadályoznák a közszolgáltatókat a rájuk bízott sajátos feladataik végrehajtásában. Ezt a megközelítést az Európai Tanács a 2000. március 28-i úgynevezett lisszaboni folyamat keretében támogatta, amely felszólította a Bizottságot, a Tanácsot és a tagállamokat, hogy – hatáskörükkel összhangban – "gyorsítsák az olyan területek liberalizálását, mint például [...] a közlekedés".

(8) Azon szabályozatlan személyszállítási piacok számára, amelyekben nincsenek kizárólagos jogok, lehetővé kell tenni sajátosságaik és az eddig alkalmazott működési gyakorlatuk megtartását, amennyiben azok megfelelnek a Szerződés előírásainak.

(9) Annak érdekében, hogy személyszállítási közszolgáltatásaikat a lakosság igényeihez minél jobban igazodva nyújthassa, valamennyi illetékes hatóság számára biztosítani kell, hogy a közszolgáltatókat – az ebben a rendeletben meghatározott feltételekkel összhangban – szabadon megválaszthassa, figyelembe véve a kis- és középvállalkozások érdekeit. Az átláthatóság, a versengő szolgáltatókkal szembeni egyenlő bánásmód és az arányosság elve alkalmazásának biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy – ellentételezések vagy kizárólagos jogok biztosításakor – az illetékes hatóság és a kiválasztott közszolgáltató közszolgáltatási szerződésben megállapítsa a közszolgáltatási kötelezettségek jellegét és a megállapodás szerinti ellenszolgáltatást. A szerződés formája vagy elnevezése a tagállamok jogrendszere szerint eltérő lehet.

(10) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed a belvízi személyszállítási közszolgáltatásokra is – nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az ebben az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésére. A belvízi és, amennyiben nem szabályozza különös közösségi jogszabály, a nemzeti tengereken történő személyszállítási közszolgáltatások megszervezése ezért a Szerződés általános elveinek hatálya alá tartozik, kivéve, ha a tagállamok e rendeletnek az adott ágazatokra történő alkalmazása mellett döntenek. E rendelet rendelkezései nem akadályozzák a belvízi és a nemzeti tengereken történő személyszállítási szolgáltatásoknak egy tágabb városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási közhalózatra való beépítését.

(11) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed az árufuvarozási szolgáltatásokra is – nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezért három évvel e rendelet hatálybalépését követően az árufuvarozási szolgáltatások szervezésének meg kell felelnie a Szerződés általános elveinek.

(12) A közösségi jog szempontjából nem bír jelentőséggel, hogy ezeket a személyszállítási közszolgáltatásokat köz- vagy magánvállalkozások működtetik-e. E rendelet a Szerződés 295. cikkében említett tulajdoni rend tekintetében a semlegesség elvén alapul, továbbá a Szerződés 16. cikkében említett azon elven, miszerint a tagállamok szabadon meghatározhatják az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, valamint a Szerződés 5. cikkében említett szubszidiaritás és arányosság elvén.

(13) Egyes – gyakran valamely meghatározott infrastruktúrához kötődő – szolgáltatásokat elsősorban történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. Mivel e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt szolgálnak, azokat nem a közszolgáltatási kötelezettségekre alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak kell szabályozni.

(14) Amennyiben az illetékes hatóságok felelősek a tömegközlekedési hálózat megszervezéséért, a közlekedési szolgáltatás tényleges működtetésén kívül ez kiterjedhet számos egyéb tevékenységre és feladatra is, amelyet az illetékes hatóságok választásuk szerint maguk láthatnak el, vagy azzal – akár egészben, akár részben – harmadik személyt bízhatnak meg.

(15) A hosszú időtartamra szóló szerződések a piacnak a szükségesnél hosszabb időtartamra történő bezárulásához vezethetnek, csökkentve ezáltal a verseny által gyakorolt nyomás kedvező hatásait. A szolgáltatások minőségének védelme, valamint annak érdekében, hogy a verseny a legkevésbé torzuljon, a közszolgáltatási szerződéseknek határozott időtartamra kell szólniuk. A szerződés meghosszabbítása a felhasználók pozitív visszajelzéséhez köthető. Ebben az összefüggésben biztosítani kell, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartamát legfeljebb eredeti időtartamuk felével meghosszabbíthassák, amennyiben a közszolgáltatónak olyan eszközökbe kell beruháznia, amelyek értékcsökkenésének ideje kivételes hosszúságú, valamint – különleges jellemzőik és korlátaik miatt – a Szerződés 299. cikkében meghatározott legkülső régiók esetében. Továbbá, ha a közszolgáltató olyan infrastrukturális vagy gördülőállomány- és járműberuházást valósít meg, amely kivételes abban az értelemben, hogy tekintélyes pénzeszközöket érint, és a szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás alapján ítélték oda, az említettnél hosszabb időtartam megállapítása is lehetséges.

(16) Amennyiben egy közszolgáltatási szerződés megkötése a közszolgáltató megváltozásával járhat, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra, hogy a kiválasztott közszolgáltatót felkérjék a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2001. március 12-i 2001/23/EK tanácsi irányelv rendelkezéseinek az alkalmazására [5]. Ez az irányelv nem akadályozza meg, hogy a tagállamok a 2001/23/EK irányelv hatálya alá nem tartozó munkavállalói jogok átruházási feltételeit is védjék, ezáltal – adott esetben – figyelembe véve a nemzeti törvények, rendeletek és közigazgatási intézkedések által meghatározott szociális normákat, a kollektív szerződéseket vagy a szociális partnerek közötti egyéb megállapodásokat.

(17) A szubszidiaritás elvével összhangban az illetékes hatóságok szabadon állapíthatnak meg szociális és minőségi kritériumokat a közszolgáltatási kötelezettségek minőségi előírásainak fenntartására és növelésére vonatkozóan, például a minimális munkafeltételek, az utasok jogai, a csökkent mozgásképességű személyek szükségletei, a környezet védelme, az utasok és a munkavállalók biztonsága, valamint a munkahelyekre és a szolgáltatásnyújtás helyén történő szociális védelemre vonatkozó kollektív szerződésbeli kötelezettségek és egyéb szabályok és megállapodások tekintetében. A szolgáltatók közötti átlátható és összehasonlítható versenyfeltételek biztosítása, valamint a szociális dömping kockázatának elkerülése érdekében, az illetékes hatóságok különleges szociális és szolgáltatásminőségi követelményeket írhatnak elő.

(18) A nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseire is figyelemmel, bármely helyi hatóság, vagy annak hiányában bármely nemzeti hatóság dönthet úgy, hogy az általa igazgatott térségben maga gondoskodik a személyszállítási közszolgáltatásokról, vagy azokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra bízza. A méltányos versenyfeltételek biztosítása érdekében azonban szigorúan szabályozni kell a saját üzemeltetésű működtetés lehetőségét. Az integrált személyszállítási közszolgáltatást nyújtó illetékes hatóságnak vagy hatóságcsoportnak kell gyakorolnia a szükséges ellenőrzést, együttesen vagy tagjai által. Továbbá a szállítási szolgáltatásról maguk gondoskodó illetékes hatóságok vagy a belső szolgáltatók számára meg kell tiltani, hogy a szóban forgó hatóság területén kívül versenytárgyalási eljárásban vegyenek részt. A belső szolgáltatót ellenőrző hatóság számára továbbá lehetővé kell tenni, hogy megtiltsa a szolgáltatónak a területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban való részvételt. A belső szolgáltatók tevékenységeire vonatkozó korlátozások nem befolyásolják a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének lehetőségét, az egyéb kötöttpályás szállítási módok, például a metró vagy a villamos kivételével. Ezenfelül a vasúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése nem érinti az illetékes hatóságok azon lehetőségét, hogy belső szolgáltató számára ítéljenek oda személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket az egyéb kötöttpályás – például metró és villamos – szállítás terén.

(19) Az alvállalkozásba adás hozzájárulhat a hatékonyabb személyszállításhoz, és lehetővé teszi a közszolgáltatási szerződést elnyert közszolgáltatótól eltérő vállalkozások részvételét. A közforrások legjobb felhasználása céljából azonban az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a személyszállítási közszolgáltatásaik alvállalkozásba adására vonatkozó szabályok meghatározására, különösen belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások esetén. Az alvállalkozók továbbá nem akadályozhatók meg abban, hogy részt vegyenek bármely illetékes hatóság területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban. Az illetékes hatóságnak vagy belső szolgáltatójának a közösségi joggal összhangban kell kiválasztania az alvállalkozót.

(20) Amennyiben valamely hatóság úgy dönt, hogy egy közérdekű szolgáltatás ellátásával harmadik személyt bíz meg, a közszolgáltatót – a Szerződés 43–49. cikkéből következően – a közbeszerzésekre és a koncessziókra vonatkozó közösségi joggal, valamint az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvével összhangban kell kiválasztania. E rendelet rendelkezései nem sértik különösen azon kötelezettségeket, amelyek a közbeszerzési szerződések odaítélésére vonatkozó irányelvek alapján a hatóságokat terhelik, amennyiben a közszolgáltatási szerződések ezen irányelvek hatálya alá tartoznak.

(21) Nem csak a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [6] és az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [7] alapján odaítélt szerződésekkel, hanem az e rendelet alapján odaítélt egyéb szerződésekkel kapcsolatosan is hatékony jogvédelmet kell biztosítani. Egy hatékony jogorvoslati eljárásra van szükség, amely adott esetben hasonló az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1989. december 21-i 89/665/EGK tanácsi irányelvben [8], illetve a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1992. február 25-i 92/13/EGK tanácsi irányelvben [9] meghatározott vonatkozó eljárásokhoz.

(22) Egyes ajánlati felhívások esetében az illetékes hatóságoknak összetett rendszereket kell meghatározniuk és leírniuk. Ezeket a hatóságokat ezért – ilyen szerződések odaítélésekor – az ajánlatok benyújtását követően fel kell hatalmazni a részletek megtárgyalására a lehetséges közszolgáltatók közül többel vagy mindegyikkükkel.

(23) A közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló ajánlati felhívás nem kötelező, amennyiben a szerződés csekély összegre vagy távolságra vonatkozik. E tekintetben a nagyobb összegek vagy távolságok esetében az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a kis- és középvállalkozások különleges érdekeinek figyelembevételére. Az illetékes hatóságok nem oszthatják fel a szerződéseket vagy hálózatokat a versenytárgyalási eljárás elkerülése érdekében.

(24) Amennyiben fennáll a szolgáltatásnyújtás megszakadásának a kockázata, az illetékes hatóságoknak jogosultnak kell lenniük rövid távú sürgősségi intézkedések bevezetésére olyan új közszolgáltatási szerződés odaítéléséig, amely az e rendeletben meghatározott valamennyi odaítélési feltételnek megfelel.

(25) A vasúti személyszállítási közszolgáltatás sajátos kérdéseket vet fel a beruházások súlya és az infrastruktúra költsége miatt. A Bizottság 2004 márciusában javaslatot nyújtott be a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv [10] módosítására annak érdekében, hogy nemzetközi személyszállítási szolgáltatások működtetése céljából a Közösség valamennyi vasúttársasága hozzáférjen valamennyi tagállam infrastruktúrájához. E rendelet célja a közszolgáltatási szerződések ellentételezésére és/vagy kizárólagos jogaira vonatkozó jogi keretének megteremtése, és nem a vasúti szolgáltatások piacának további liberalizációja.

(26) A közszolgáltatások tekintetében ez a rendelet minden illetékes hatóság számára lehetővé teszi, hogy – közszolgáltatási szerződés összefüggésében – kiválassza a személyszállítási közszolgáltatást végző szolgáltatóját. Tekintettel a tagállamok eltérő területi szerveződésére e téren, indokolt lehetővé tenni az illetékes hatóságok számára, hogy a vasúti közlekedés tekintetében közvetlenül ítéljenek oda közszolgáltatási szerződéseket.

(27) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezésére az illetékes hatóságok által nyújtott ellentételezést oly módon kell kiszámítani, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Amennyiben valamely illetékes hatóság versenyeztetés nélkül kíván odaítélni egy közszolgáltatási szerződést, akkor is be kell tartania azokat a részletes szabályokat, amelyek biztosítják, hogy az ellentételezések összege megfelelő, továbbá tükrözik a hatékony és minőségi szolgáltatásra való törekvést.

(28) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének a személyszállítási közszolgáltatások iránti keresletre gyakorolt bármely hatásának a mellékletben foglalt számítási mód révén történő megfelelő figyelembevételével az illetékes hatóság és a közszolgáltató bizonyítani tudja, hogy a túlkompenzációt elkerülték.

(29) Közszolgáltatási szerződések odaítélése céljából – a sürgősségi intézkedések és a csak kis távolságon való szolgáltatásra vonatkozó szerződések kivételével – az illetékes hatóságoknak legalább egy évvel korábban meg kell tenniük az erre vonatkozó szükséges tájékoztatási intézkedéseket annak érdekében, hogy a lehetséges közszolgáltatók reagálni tudjanak.

(30) A közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekre fokozottan vonatkozik az átláthatóság követelménye.

(31) Mivel az illetékes hatóságoknak és a közszolgáltatóknak időre van szükségük ahhoz, hogy igazodni tudjanak e rendelet rendelkezéseihez, átmeneti szabályokról kell rendelkezni. A közszolgáltatási szerződések e rendeletnek megfelelő fokozatos odaítélése céljából a tagállamoknak hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az elért eredményekről. A Bizottság e jelentések alapján megfelelő intézkedéseket javasolhat.

(32) Az átmeneti időszak alatt az illetékes hatóságok e rendelet intézkedéseit különböző időpontokban vezethetik be. Ezért ezen időszak alatt előfordulhat, hogy az e rendelet rendelkezései által még nem érintett piacokról származó közszolgáltatók olyan piacokon pályáznak közszolgáltatási szerződésekre, amelyeket gyorsabban nyitottak meg a szabályozott verseny számára. A közlekedési közszolgáltatási piac kiegyensúlyozatlan megnyitásának – arányos intézkedésekkel történő – elkerülése érdekében, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra az átmeneti időszak második felében, hogy visszautasítsák azon szolgáltatók ajánlatait, amelyek közlekedési közszolgáltatásai értékének több mint a felét nem e rendelettel összhangban nyújtják, feltéve hogy ezt az illetékes hatóságok megkülönböztetés nélkül alkalmazzák, és arról az ajánlati felhívás kihirdetése előtt határoztak.

(33) Az C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének [11] 87–95. bekezdésében az Európai Közösségek Bírósága úgy határozott, hogy a közszolgáltatási ellentételezések nem képeznek a Szerződés 87. cikke szerinti előnyöket, feltéve hogy négy feltétel együttesen teljesül. Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, és fennállnak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alkalmazásának általános feltételei, a közszolgáltatási ellentételezések a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének hatálya alá tartozó állami támogatásnak minősülnek.

(34) Szükségessé válhat a közszolgáltatási szerződések ellentételezésének bevezetése a szárazföldi személyszállítási ágazatban annak érdekében, hogy a közszolgáltatási feladatokért felelős vállalkozások olyan alapelvek alapján és olyan feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik a feladataik végrehajtását. Az ilyen ellentételezés bizonyos feltételek mellett a 73. cikk alapján összeegyeztethető lehet a Szerződéssel. Először is, azt olyan szolgáltatások nyújtásának a biztosítása érdekében kell odaítélni, amelyek a Szerződés szerinti általános érdekű szolgáltatások. Másodszor, a verseny indokolatlan torzulásainak elkerülése érdekében nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget.

(35) Az illetékes hatóságok által az e rendelet rendelkezéseinek megfelelően nyújtott ellentételezéseket ezért mentesíteni lehet a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól.

(36) E rendelet az 1191/69/EGK rendelet helyébe lép; ez utóbbi rendeletet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az árufuvarozási közszolgáltatások esetében hároméves átmeneti időszak könnyíti meg a Bizottság által a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkével összhangban nem engedélyezett ellentételezés fokozatos megszüntetését. Bármely, az ezen új rendelet hatálya alá nem tartozó személyszállítási közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos olyan ellentételezésnek, amely esetében fennáll a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás kockázata, meg kell felelnie a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének, beleértve az Európai Közösségek Bíróságának bármely vonatkozó értelmezését, és különösen a C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben hozott ítéletét. Az ilyen esetek vizsgálatakor ezért a Bizottságnak az e rendeletben megállapítottakhoz hasonló elveket, vagy adott esetben az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó egyéb jogszabályokat kell alkalmaznia.

(37) Ez a rendelet kiterjed a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet [12] alkalmazási körére. Ez utóbbi rendelet elavultnak tekintendő, mivel a Szerződés 73. cikke alkalmazását anélkül korlátozza, hogy megfelelő jogalapot biztosítana a jelenlegi beruházási formák engedélyezésére, különösen a közlekedési infrastruktúra terén a köz- és a magánszféra partnerségén keresztül megvalósuló beruházásokkal kapcsolatban. Ezért a korábbi rendeletet hatályon kívül kell helyezni annak érdekében, hogy a Szerződés 73. cikkének megfelelően, az ágazat folyamatos fejlődésére figyelemmel legyen alkalmazható, e rendelet vagy a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet [13] sérelme nélkül. A vonatkozó közösségi szabályok alkalmazásának további könnyítésére tekintettel a Bizottság 2007-ben javaslatot nyújt be a vasúti beruházással, többek között az infrastrukturális beruházással kapcsolatos állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásra.

(38) A Bizottságnak jelentést kell készítenie az e rendelet végrehajtásának, valamint a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásával – különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségével és a közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének hatásaival – kapcsolatos közösségi fejlemények értékelése céljából. E jelentést, amennyiben szükséges, e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatok kísérhetik,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Cél és hatály

(1) E rendelet célja annak meghatározása, hogy a közösségi jog szabályainak megfelelően az illetékes hatóságok hogyan avatkozhatnak be a személyszállítás területén az olyan általános érdekű szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében, amelyek többek között számosabbak, biztonságosabbak, magasabb minőségűek vagy alacsonyabb költséggel járnak, mint azok, amelyek nyújtását a piaci verseny lehetővé tenné.

Ebből a célból ez a rendelet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.

(2) Ezt a rendeletet a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokat a szolgáltatásokat, amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. A tagállamok e rendeletet alkalmazhatják a belvízi személyszállításra, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet [14] sérelme nélkül, a nemzeti tengereken folytatott személyszállításra is.

(3) E rendelet nem alkalmazandó a 2004/17/EK irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti és a 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdése szerinti építési koncesszióra.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) "személyszállítási közszolgáltatás": a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások;
- b) "illetékes hatóság": valamely tagállam vagy tagállamok bármely hatósága vagy hatóságcsoportja, amely egy adott földrajzi területen hatáskörrel rendelkezik a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv;
- c) "illetékes helyi hatóság": bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos;
- d) "közszolgáltató": bármely köz- vagy magánvállalkozás vagy e vállalkozások csoportja, amely személyszállítási közszolgáltatásokat működtet, vagy bármely olyan közjogi szerv, amely személyszállítási közszolgáltatásokat nyújt;

- e) "közszolgáltatási kötelezettség": valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el;
- f) "kizárólagos jog": a közszolgáltatót egy meghatározott útvonalon, hálózatban vagy területen, valamennyi más hasonló szolgáltató kizárásával, egyes személyszállítási közszolgáltatások működtetésére feljogosító jog;
- g) "közszolgáltatási ellentételezés": bármely olyan – különösen pénzügyi – előny, amelyet az illetékes hatóság a közforrások terhére közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásának időszaka alatt vagy ezen időszakhoz kapcsolódóan közvetlenül vagy közvetve nyújt;
- h) "közvetlen odaítélés": közszolgáltatási szerződésnek egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül történő odaítélése;
- i) "közszolgáltatási szerződés": egy vagy több olyan jogilag kötelező erejű aktus, amely megerősíti az illetékes hatóság és a közszolgáltató közötti megállapodást, amelynek értelmében a közszolgáltatóra ruházzák a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelését és üzemeltetését; a szerződés – a tagállamok joga szerint – az illetékes hatóság által hozott határozat is lehet, amely:
- egyedi törvényi vagy rendeleti aktus formáját ölti, vagy
 - tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek esetén az illetékes hatóság maga nyújtja a szolgáltatásokat, vagy az ilyen szolgáltatások nyújtását belső szolgáltatóra bízta;
- j) "belső szolgáltató": olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol;
- k) "érték": a személyszállítás tekintetében valamely szolgáltatás, útvonal, közszolgáltatási szerződés vagy ellentételezési rendszer értéke, amely megfelel a közszolgáltató vagy közszolgáltatók héánélküli teljes bevételeinek, beleértve a hatóságok által kifizetett, bármilyen jellegű ellentételezéseket is, valamint az olyan menetjegyek eladásából származó bevételeket, amelyeket nem fizetnek vissza a kérdéses illetékes hatóság számára;
- l) "általános szabály": olyan intézkedés, amelyet valamely illetékes hatóság felelőssége alá tartozó adott földrajzi területen valamennyi azonos típusú személyszállítási közszolgáltatásra megkülönböztetés nélkül alkalmazni kell;
- m) "integrált személyszállítási közszolgáltatások": egy meghatározott földrajzi területen található, egyetlen információs rendszerrel, jegykiadó rendszerrel és menetrenddel rendelkező összekapcsolt szállítási szolgáltatások.

3. cikk

Közszolgáltatási szerződések és általános szabályok

- (1) Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie.
- (2) Az (1) bekezdéstől eltérően, azon közszolgáltatási kötelezettségek is, amelyek célja maximált díjak megállapítása valamennyi utas vagy az utasok egyes csoportjai számára, általános szabályok hatálya alá vonhatók. Az illetékes hatóság – a 4. és a 6. cikkben, valamint a mellékletben meghatározott elvekkel összhangban – oly módon ellentételezi a közszolgáltatók részére az általános szabályokban meghatározott díjszabási kötelezettségek betartása miatt felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó – pozitív vagy negatív – pénzügyi hatást, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Ez nem áll ellentétben az illetékes hatóságok azon jogával, hogy a legmagasabb díjakat megállapító közszolgáltatási kötelezettségeket közszolgáltatási szerződésekbe foglalják.

(3) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok e rendelet alkalmazási köréből kizárhatják a közszolgáltatási kötelezettségek pénzügyi ellentételezésére vonatkozó olyan általános szabályokat, amelyek az iskolai tanulók, a hallgatók, a gyakornokok és a csökkent mozgásképességű személyek számára maximált díjakat határoznak meg. Ezekről az általános szabályokról a Szerződés 88. cikkének megfelelően értesítést kell küldeni. Minden ilyen értesítés tartalmazza az intézkedéssel és különösen a számítási módszer részleteivel kapcsolatos valamennyi információt.

4. cikk

A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok kötelező tartalma

(1) A közszolgáltatási szerződéseknek és az általános szabályoknak:

- a) egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket;
- b) objektív és átlátható, a túlkompenzációt elkerülő módon előre meg kell határozniuk
 - i. azon paramétereket, amelyeket ellentételezés esetén az ellentételezés kiszámításához alapul kell venni; és
 - ii. a biztosított kizárólagos jogok természetét és mértékét.

Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezeket a paramétereket úgy határozzák meg, hogy az ellentételezés egyetlen esetben sem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;

c) meg kell határozniuk a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályokat. Ezek a költségek különösen a személyzet, az energia, az infrastrukturális díjak, továbbá a személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez szükséges, a közlekedési közszolgáltatásban használt járművek, gördülőállomány, valamint létesítmények karbantartása és javítása költségeit, továbbá az állandó költségeket és egy megfelelő tőkemegtérülést foglalhatnak magukban.

(2) A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok meghatározzák a menetjegyek eladásából származó bevételek megosztását, amelyeket a közszolgáltató megtarthat, visszafizethet az illetékes hatóság számára, vagy amelyek közöttük eloszthatók.

(3) A közszolgáltatási szerződések időtartama korlátozott, és nem haladhatja meg autóbuszos szolgáltatások esetén a tíz évet, és vasúti vagy egyéb kötöttpályás személyszállítási szolgáltatások esetén a 15 évet. A különböző közlekedési módokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartama nem haladhatja meg a 15 évet, ha a vasúti vagy egyéb kötöttpályás közlekedés a kérdéses szolgáltatások értékének több mint 50 %-át képviseli.

(4) Szükség esetén – az eszközérték-csökkenés leírására vonatkozó feltételekre figyelemmel – a közszolgáltatási szerződés időtartama legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható, ha a közszolgáltató olyan eszközöket biztosít, amelyek a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatás végrehajtásához szükséges eszközök összességének tekintetében jelentősek, és túlnyomórészt a szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.

Amennyiben a sajátos földrajzi helyzetből fakadó költségek igazolják, a (3) bekezdésben meghatározott közszolgáltatási szerződés időtartama a legkülső régiókban legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható.

Amennyiben a tőkének a kivételes infrastrukturális, gördülőállomány- vagy járműberuházással kapcsolatos amortizációja igazolja, és amennyiben a közszolgáltatási szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás keretében ítélték oda, a közszolgáltatási szerződés időtartama hosszabb is lehet. Ebben az esetben az átláthatóság biztosítása érdekében az illetékes hatóság a szerződés megkötését követő egy éven belül továbbítja a Bizottságnak a közszolgáltatási szerződést és az annak hosszabb időtartamát igazoló információkat.

(5) A nemzeti és közösségi jog sérelme nélkül, beleértve a szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, az illetékes hatóságok kérhetik a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna. Amennyiben az illetékes hatóságok a közszolgáltatókat egyes szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogairól és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

(6) Amennyiben az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban előírják a közszolgáltatóknak, hogy azok feleljenek meg egyes minőségi előírásoknak, ezeket az előírásokat fel kell tüntetni a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben.

(7) A pályázati dokumentumoknak és a közszolgáltatási szerződéseknek átlátható módon kell tartalmazniuk, hogy bevonható-e alvállalkozó, és ha igen, milyen mértékben. Alvállalkozói jogviszony létrejötté esetén a személyszállítási közszolgáltatás igazgatásával és ellátásával e rendeletnek megfelelően megbízott szolgáltató köteles a személyszállítási közszolgáltatás nagy részét maga nyújtani. Egy közszolgáltatási szerződés, amely egyidejűleg rendelkezik a személyszállítási közszolgáltatás megtervezéséről, felépítéséről és működtetéséről, teljes alvállalkozói bevonást engedhet azon szolgáltatások működtetésére. A közszolgáltatási szerződés a nemzeti és közösségi joggal összhangban megállapítja az alvállalkozásra alkalmazandó feltételeket.

5. cikk

Közszolgáltatási szerződések odaítélése

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formájában készültek. Amennyiben a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)–(6) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság – függetlenül attól, hogy aki az integrált személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtja, az egyedi hatóság vagy hatóságcsoport – határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját főosztályai feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol. Amennyiben az illetékes helyi hatóság így határoz, az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

a) annak megállapításához, hogy az illetékes helyi hatóság gyakorol-e ellenőrzést, olyan tényezőket kell figyelembe venni, mint az igazgatási, irányítási vagy felügyeleti testületekben való képviselő mértéke, az alapszabályok erre vonatkozó előírásai, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi irányítási döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés. A közösségi jognak megfelelően az e bekezdés szerinti ellenőrzés megvalósításának nem kötelező követelménye az, hogy az illetékes hatóság 100 %-os tulajdonnal rendelkezzen – különösen a köz- és magánszféra partnersége esetén –, feltéve hogy az állami befolyás meghatározó, és az ellenőrzés más kritériumok alapján megvalósítható;

b) ezen bekezdés alkalmazásának feltétele, hogy a belső szolgáltató, és bármely olyan egység, amelyre ezen szolgáltató akár minimális befolyást is gyakorol, személyszállítási közszolgáltatási tevékenységét – a tevékenységnek a szomszédos helyi illetékes hatóságok területére belépő kimenő útvonalaktól vagy egyéb kisegítő elemeitől függetlenül – a helyi illetékes hatóság területén végzi, és nem vesz részt az illetékes helyi hatóság területén kívül szervezett, személyszállítási közszolgáltatás nyújtására irányuló versenytárgyalási eljárásokban;

c) a b) ponttól eltérve a belső szolgáltató részt vehet tisztességes versenytárgyalási eljárásokon a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésének lejártát megelőző két évben azzal a feltétellel, hogy végső határozat született a belső szolgáltató szerződésének hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások méltányos versenytárgyalási eljárás keretében történő kiírására, és hogy a belső szolgáltató nem kötött egyéb, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződést;

d) illetékes helyi hatóság hiányában, az a), b) és c) pontot kell alkalmazni valamely nemzeti hatóságra, amely egy adott földrajzi terület tekintetében jár el, amely nem nemzeti terület, feltéve hogy a belső szolgáltató nem vesz részt személyszállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló olyan versenytárgyalási eljárásokban, amelyeket azon a területen kívül szerveztek, amelyre a közszolgáltatási szerződést odaítélték;

e) amennyiben a 4. cikk (7) bekezdése szerint alvállalkozó bevonására kerül sor, a belső szolgáltató köteles a személyszállítási közszolgáltatás túlnyomó részét maga nyújtani.

(3) Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő harmadik személy szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie. A versenytárgyalási eljáráshoz elfogadott eljárásnak valamennyi szolgáltató számára nyitva kell állnia, tisztességesnek kell lennie, és tiszteletben kell tartania az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvét. Az ajánlatok benyújtását és az előzetes kiválasztást követően az eljárás keretében – az említett elvekkel összhangban folytatott – tárgyalásokra kerülhet sor annak érdekében, hogy meghatározzák a sajátos vagy összetett szükségletek teljesítésének legjobb módját.

(4) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélik oda olyan közszolgáltatási szerződéseket, amelyek becsült átlagos éves értéke 1000000 EUR-nál kevesebb, vagy amelyek évente 300000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkoznak.

A legfeljebb 23 járművet üzemeltető kis- és középvállalkozásoknak közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezen küszöbértékek megemelhetők vagy egy 2000000 EUR alatti becsült éves átlagértékre, vagy ha a személyszállítási közszolgáltatás keretében nyújtott szolgáltatás kevesebb mint 600000 kilométer.

(5) A szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén az illetékes hatóság szükséghelyzeti intézkedést hozhat. Ez a szükséghelyzeti intézkedés közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélése, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy meghatározott közszolgáltatások nyújtásának előírásaként hozható meg. A közszolgáltatónak joga van fellebbezni a meghatározott közszolgáltatások nyújtását előíró határozat ellen. A közszolgáltatási szerződés szükséghelyzeti intézkedés révén való odaítélése vagy meghosszabbítása vagy az ilyen szerződés előírása nem szólhat két évnél hosszabb időtartamra.

(6) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül ítélik oda, az egyéb kötöttpályás szállítást, például a metrót vagy a villamost kivéve. A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve az ilyen szerződések időtartama nem haladhatja meg a 10 évet, azon esetek kivételével, amelyekre a 4. cikk (4) bekezdése vonatkozik.

(7) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (2)–(6) bekezdéssel összhangban hozott határozatok azon személy kérelmére hatékonyan és gyorsan felülvizsgálhatók legyenek, akinek érdekében áll vagy állt egy adott szerződés elnyerése, és aki állítólagos jogsértést szenvedett, vagy fennáll ennek a veszélye azon oknál fogva, hogy az ilyen határozatok megsértették a közösségi jogot vagy az e jogot átültető nemzeti jogszabályokat.

Amennyiben a jogorvoslati eljárásokért felelős szervek jellegüket tekintve nem bírói testületek, határozataikat mindig írásban meg kell indokolniuk. Továbbá, ilyen esetben rendelkezéseket kell hozni olyan eljárások biztosítására, amelyek révén a jogorvoslati szerv által hozott valamennyi, állítólagosan jogellenes intézkedés vagy a szervre átruházott hatáskörök gyakorlása során elkövetett bármilyen állítólagos hiba bírósági felülvizsgálat vagy egy olyan más szerv által nyújtott jogorvoslat tárgyává tehető, amely a Szerződés 234. cikke értelmében bíróság, és mind az ajánlatkérőtől, mind a jogorvoslati szervtől független.

6. cikk**Közszolgáltatási ellentételezés**

(1) Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy (6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.

(2) A Bizottság írásbeli kérelmére a tagállamoknak három hónapon belül vagy a kérelemben meghatározott bármely hosszabb határidőn belül továbbítaniuk kell a Bizottság részére minden olyan információt, amelyeket az szükségesnek ítél annak meghatározásához, hogy az odaítélt ellentételezések megfelelnek-e ennek a rendeletnek.

7. cikk**Közzététel**

(1) Minden illetékes hatóság évente egyszer összevont jelentést tesz közzé a felelősségi körébe tartozó közszolgáltatási kötelezettségekről, a kiválasztott közszolgáltatókról, valamint a visszatérítés útján az említett közszolgáltatóknak biztosított ellentételezésekről és kizárólagos jogokról. E jelentés különbséget tesz az autóbuszközlekedés és a vasúti közlekedés között, megengedi a közlekedési közszolgáltatási hálózat teljesítményének, minőségének és finanszírozásának ellenőrzését és értékelését, valamint, adott esetben, tájékoztatást ad a biztosított kizárólagos jogok típusáról és terjedelméről.

(2) Minden illetékes hatóság meghozza a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy legalább egy évvel az ajánlati felhívás közzététele előtt vagy egy évvel a közvetlen odaítélés előtt az Európai Unió Hivatalos Lapjában legalább a következő információkat közzétegyék:

- a) az illetékes hatóság neve és címe;
- b) a tervezett odaítélési mód;
- c) az odaítélés tárgyát képező lehetséges szolgáltatások és területek.

Az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy nem hozzák nyilvánosságra ezeket az információkat, amennyiben a közszolgáltatási szerződés éves szinten 50000 kilométert meg nem haladó személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkozik.

Amennyiben ezen információk közzétételüket követően megváltoznak, az illetékes hatóság a lehető leghamarabb közzéteszi ezek helyesbítését. Ez a helyesbítés nem érintheti a közvetlen odaítélés vagy az ajánlati felhívás kezdő időpontját.

Ez a bekezdés nem alkalmazandó az 5. cikk (5) bekezdésére.

(3) A vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseknek az 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott közvetlen odaítélése esetében az illetékes hatóság egy évvel az odaítélést követően közzéteszi az alábbi információkat:

- a) a szerződő fél neve és tulajdonosa, és adott esetben a jogi ellenőrzést gyakorló személy vagy személyek neve;
- b) a közszolgáltatási szerződés időtartama;
- c) az elvégzendő személyszállítási szolgáltatások leírása;
- d) a pénzügyi ellentételezés paramétereinek leírása;
- e) minőségi célkitűzések, mint például a pontosság és megbízhatóság, valamint az alkalmazandó jutalmak és szankciók;
- f) a lényeges eszközökkel kapcsolatos feltételek.

(4) Az illetékes hatóság bármely érdekelt fél kérelmére megküldi a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésre vonatkozó határozatának indoklását.

8. cikk**Átmenet**

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződés formájában készültek. Abban az esetben, ha a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)–(4) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikknek. Ezen átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.

Az átmeneti időszak első felét követő hat hónapon belül a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért haladásról, amelyben kiemelik a közszolgáltatási szerződések 5. cikknek megfelelően történő, fokozatos odaítélésének végrehajtását. A tagállamoknak az elért haladásról készített jelentései alapján a Bizottság megfelelő, a tagállamoknak címzett intézkedéseket javasolhat.

(3) A (2) bekezdés alkalmazásában nem kell figyelembe venni azon közszolgáltatási szerződéseket, amelyeket a közösségi és nemzeti joggal összhangban ítélték oda:

- a) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- b) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján;
- c) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt, tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- d) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt, tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján.

Az a) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak. A b) és c) pontban említett szerződések lejáratukig, de legfeljebb harminc évig maradnak hatályban. A d) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak, feltéve hogy azok az e rendelet 4. cikkében meghatározott időtartamokhoz hasonlítható határozott időtartamra szólnak.

A közszolgáltatási szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, amennyiben megszűnésük túlzottan hátrányos jogi vagy gazdasági következményekkel járna, és amennyiben a Bizottság ehhez hozzájárult.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül az illetékes hatóságok a (2) bekezdésben meghatározott átmeneti időszak második felében úgy is dönthetnek, hogy kizárják a közszolgáltatási szerződések ajánlati felhívással történő odaítéléséből azon szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy azon közlekedési közszolgáltatások értéke, amelyek nyújtásáért e rendeletnek megfelelően ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik, legalább a felét képviseli valamennyi olyan közlekedési közszolgáltatás értékének, amelynek nyújtásáért ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik. E kizárás nem vonatkozik az azon szolgáltatásokat üzemeltető közszolgáltatókra, amelyekre vonatkozóan versenytárgyalást fognak kiírni. E kritérium alkalmazásában nem kell figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett szükséghelyzeti intézkedésekkel odaítélt közszolgáltatási szerződéseket.

Ha az illetékes hatóságok élnek az első albekezdésben említett lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges közszolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárásának kezdetén értesíteniük kell döntésükről a lehetséges szolgáltatókat.

Az érintett illetékes hatóságok legalább két hónappal az ajánlati felhívás közzététele előtt kötelesek értesíteni a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.

9. cikk**A Szerződéssel való összeegyeztethetőség**

(1) A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért vagy az általános szabályok alapján megállapított díjszabási kötelezettségeknek való megfelelésért nyújtott, e rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási ellentételezés a közös piaccal összeegyeztethető. Az ilyen ellentételezés mentes a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében említett előzetes bejelentési kötelezettség alól.

(2) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének sérelme nélkül, a tagállamok a közlekedési ágazat számára a Szerződés 73. cikke szerint továbbra is nyújthatnak olyan támogatásokat, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmából következő egyes kötelezettségek – az e rendelet hatálya alá tartozó kötelezettségek kivételével – alóli mentesítés megtérítését szolgálják, és különösen az alábbi esetekben:

a) az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. Az így nyújtott támogatás összegének meghatározásában azokat az infrastruktúra-költségeket kell figyelembe venni, amelyeket a versenyző közlekedési módoknak nem kell viselniük;

b) amennyiben a támogatás célja a Közösség számára általában véve gazdaságosabb közlekedési rendszerek és technológiák kutatásának vagy kifejlesztésének az előmozdítása.

Az ilyen támogatás kizárólag a kutatás és fejlesztés szakaszára korlátozódik, és abból nem fedezhető e közlekedési rendszerek és technológiák kereskedelmi célú felhasználása.

10. cikk**Hatályon kívül helyezés**

(1) Az 1191/69/EGK rendelet hatályát veszti. Rendelkezéseit azonban az e rendelet hatálybalépését követő három év során továbbra is alkalmazni kell az árufuvarozási szolgáltatásokra.

(2) Az 1107/70/EGK rendelet hatályát veszti.

11. cikk**Jelentések**

A 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott átmeneti időszak lezárulta után a Bizottság jelentést nyújt be e rendelet végrehajtásáról, és a személyszállítási közszolgáltatás-nyújtás közösségi helyzetének alakulásáról, amelyben különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségének alakulását, valamint a közvetlen odaítélések hatását értékeli, és szükség esetén e rendeletre vonatkozó megfelelő módosító javaslatokat is csatol a jelentéshez.

12. cikk**Hatálybalépés****Ez a rendelet 2009. december 3-án lép hatályba.**

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. Pöttering

a Tanács részéről

az elnök

M. Lobo Antunes

[1] HL C 195., 2006.8.18., 20. o.

[2] HL C 192., 2006.8.16., 1. o.

[3] Az Európai Parlament 2001. november 14-i véleménye (HL C 140. E, 2002.6.13., 262. o.) és a Tanács 2006. december 11-i közös álláspontja (HL C 70. E, 2007.3.27., 1. o.) és az Európai Parlament 2007. május 10-i álláspontja. A Tanács 2007. szeptember 18-i határozata.

[4] HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

[5] HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

[6] HL L 134., 2004.4.30., 1. o. A legutóbb a 2006/97/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 107. o.) módosított irányelv.

[7] HL L 134., 2004.4.30., 114. o. A legutóbb 2006/97/EK tanácsi irányelvvel módosított irányelv.

[8] HL L 395., 1989.12.30., 33. o. A 92/50/EGK irányelvvel (HL L 209., 1992.7.24., 1. o.) módosított irányelv.

[9] HL L 76., 1992.3.23., 14. o. A legutóbb a 2006/97/EK irányelvvel módosított irányelv.

[10] HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

[11] [2003] EBHT I-7747.

[12] HL L 130., 1970.6.15., 1. o. A legutóbb az 543/97/EK rendelettel (HL L 84., 1997.3.26., 6. o.) módosított rendelet.

[13] HL L 156., 1969.6.28., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

[14] HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

20071023

MELLÉKLET

A 6. cikk (1) bekezdésében említett esetekben az ellentételezésre alkalmazandó szabályok

1. Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekhez vagy egy általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezéseket az e mellékletben meghatározott szabályoknak megfelelően kell kiszámítani.

2. Az ellentételezés nem haladhatja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének. A hatásokat úgy kell értékelni, hogy azt a helyzetet, amelyben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítik, összehasonlítsák azzal a helyzettel, amely akkor állt volna fenn, ha a kötelezettséget nem teljesítették volna. A nettó pénzügyi hatás kiszámítása érdekében az illetékes hatóságnak az alábbi rendszert kell követnie:

az illetékes hatóság(ok) által előírt, közszolgáltatási szerződésben és/vagy általános szabályban foglalt közszolgáltatási kötelezettséggel vagy azok csoportjával kapcsolatban felmerült költségek, kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) keretében működtetett hálózaton belül keletkezett pozitív pénzügyi hatásokat,

kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) teljesítése során keletkezett díjakból vagy bármely egyéb bevételből származó bevételt,

hozzáadva az ésszerű hasznat,

egyenlő a nettó pénzügyi hatással.

3. A közszolgáltatási kötelezettség teljesítése hatást gyakorolhat a szolgáltatónak a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek)en túli esetleges szállítási tevékenységeire. Ezért annak érdekében, hogy elkerüljék a túlkompenzációt vagy az ellentételezés hiányát, a szolgáltató érintett hálózatára gyakorolt bármely, mennyiségileg kifejezhető pénzügyi hatást figyelembe kell venni a nettó pénzügyi hatás kiszámításakor.

4. A költségek és bevételek kiszámítását a hatályos számviteli és adóügyi szabályoknak megfelelően kell elvégezni.

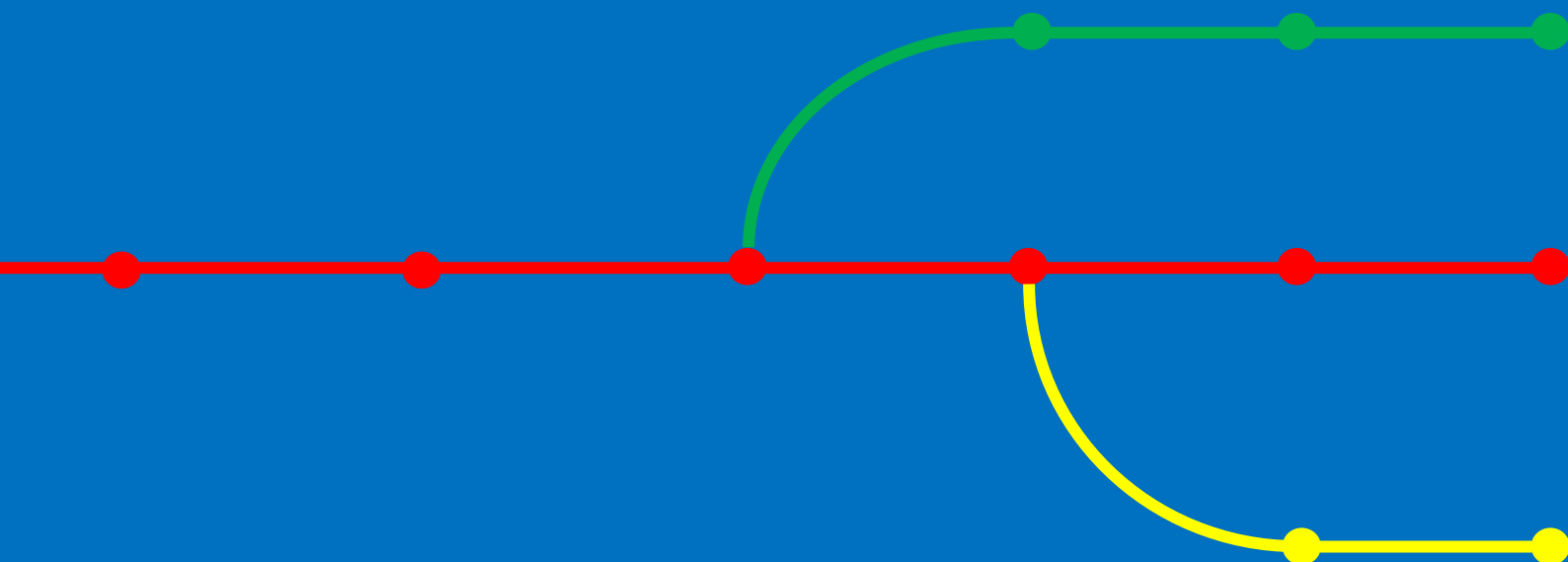
5. Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az említett közszolgáltatók számvitelében legalább az alábbi feltételeknek megfelelő elkülönítéseket kell végezni:

- az egyes tevékenységeknek megfelelő működési számlákat egymástól el kell különíteni, és a megfelelő eszközök részét és az állandó költségeket a hatályos számviteli és adóügyi szabályok szerint kell felosztani;
- a közszolgáltató bármely egyéb tevékenységéhez kapcsolódóan valamennyi változó költséget, az állandó költségekhez való megfelelő hozzájárulást és az ésszerű hasznot semmilyen esetben sem lehet a kérdéses közszolgáltatásra terhelni;
- a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kell kiegyenlíteni, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.

6. "Ésszerű haszon": egy adott tagállam ezen ágazatában szokásos tőkemegtérülési ráta, amelynek számításba kell vennie a közszolgáltató által a hatóság beavatkozásából következően viselt kockázatot vagy kockázat hiányát.

7. Az ellentételezési módszernek ösztönöznie kell a következők fenntartását vagy fejlesztését:

- a közszolgáltató által végzett hatékony gazdálkodás, amelyet objektíven lehet értékelni, és
- megfelelően magas minőségű személyszállítási szolgáltatások nyújtása.



ETF (European Transport Workers' Federation)
Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11
B-1000 BRUSSELS
Tel: +32.2.285 46 60
Fax: +32.2.280 08 17
e-mail: etf@etf-europe.org
web: www.etf-europe.org



**EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION**