

## Cuvant inainte

### **Transportul public local: proprietate publica/ de stat sau competitie privata?**

Ar trebui/ ar fi preferabil ca autobuzele, tramvaiele sau metroul local sa fie detinute si conduse ca un serviciu public/de stat de catre administratiile/guvernele locale alese? Sau ar trebui/ ar fi preferabil ca acestea sa fie contractate de catre operatori privati, printr-un sistem concurential de licitatii?

Comisia Europeana a fost devotata procesului de privatizare a transportului public de cativa ani incoace, ca si privatizarii unei arii extinse de servicii de alimentare cu gaz, cu energie electrica, servicii de telecomunicatii sau chiar servicii sociale si de sanatate. Strategia de la Lisabona, semnata in 2000, a obligat Uniunea Europeana sa *liberalizeze* sectorul transporturilor pentru ca mai tarziu in acelasi an Comisia Europeana sa publice prima sa propunere referitoare la noua Reglementare /Regulament UE privind Obligatiile Serviciilor Publice in Transportul de Pasageri Rutier si Cai Ferate. Aceasta propunere, daca ar fi fost promulgata ca lege, ar fi fortat autoritatile sa scoata la licitatie operatiunile de transport pasageri detinute public.

Multe sindicate au deja experienta privatizarii totale sau partiale a acestui sector, de multe ori cu efecte adverse serioase resimtite de catre membrii lor si de catre publicul calator. Noii operatori privati cauta de cele mai multe ori cai prin care sa scada din costuri in incercarea lor de a creste profiturile. Sindicatele au semnalat pierderea locurilor de munca, pierderi salariale, ore de munca mai multe/lungi si alte incalcarii ale conditiilor puse. Cea mai dificila situatie a fost inregistrata in tari ca Marea Britanie unde privatizarea a fost facuta prin dereglementare/deregularizare. In alte tari pierderile au fost limitate acolo unde operatorii privati au fost constransi de contracte stricte, contracte colective sectoriale bune la nivel national si legislatie nationala buna, care au contribuit la protejarea salariilor si a conditiilor de baza. In orice caz, sindicatele in majoritatea tarilor europene au in comun experienta că privatizarea prin licitatie prezinta o serioasa amenintare la adresa termenilor si conditiilor membrilor si de multe ori si la adresa calitatii serviciilor.

Federatia Europeana a Transportatorilor (ETF), care reprezinta sindicatele europene din transporturi, a decis sa lucreze impotriva propunerii Comisiei Europene. Comitetul ETF de Transport Public Urban a format un mic grup ad-hoc care sa analizeze propunerile Comisiei Europene si sa le expuna deficientele, care sa faca in lobby pe langa Parlamentul European pentru a se opune propunerilor si care sa ajute la constituirea unei aliante care sa apere dreptul administratiilor/guvernelor locale alese de a detine si conduce propriile sisteme de transport public. A devenit astfel, din ce in ce mai clar, ca cele mai bune sisteme de transport public din Europa erau intr-adevar cele care erau inca controlate si conduse de proprietarii lor municipali.

ETF are placerea de a va aduce la cunostinta succesul campaniei noastre. Au fost necesare trei incercari ale Comisiei Europene de a-si face propunerea acceptata. Textul final, Regulamentul UE 1370/2007, care a intrat in vigoare in decembrie 2009, permite "atribuiri directe" de catre guvernele locale catre proprii operatori interni. Serviciile de cale ferata pot fi in cea mai mare parte atribuite direct. Dar are in acelasi timp multe prevederi despre cum poate fi scos la licitatie transportul public, daca solutia

privatizării este cea aleasă. În astfel de cazuri, există șanse ca sindicatele să poată obține termeni și condiții mai bune pentru protecția membrilor atunci când contractele trec dintr-o mână în alta, precum și să garanteze standarde înalte de calitate în furnizarea serviciilor.

ETF este în chip justificabil mandru de calitatea serviciilor oferite. Sperăm că veți găsi acest ghid util pentru activitatea dvs.

## 1. Un nou Regulament pentru serviciile de transport public.

La data de 3 decembrie 2009 noul Regulament UE referitor la serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (Regulation (EC) No. 1370/2007) a intrat în vigoare. De atunci este valabil în toate statele membre și toate secțiunile ei au caracter obligatoriu. În același timp, reglementările aplicabile anterior, Reglementarea (EEC) 1191/69 și Reglementarea (EEC) 1107/70, au fost anulate. Ce s-a schimbat? Ce înseamnă aceasta pentru sindicatele europene din sectorul de transport public urban? Ce impact are această nouă reglementare în respectivul stat membru? Ce impact are asupra cantității și calității ofertelor de transport, asupra operatorilor și în final asupra condițiilor de muncă a angajaților? Dar întâi să trecem în revistă pe scurt felul în care s-a format acest Regulament.

### 1.1 Drumul lung către Regulament (EC) No. 1370/2007

Ca urmare a lansării “Strategiei Lisabona” în 2000, Comisia Europeană s-a devotat supunerii transportului public din UE concurenței. Ca rezultat, în 2000 Comisia UE a depus prima propunere pentru noua reglementare UE despre contractele de servicii publice în transportul de

pasageri rutier și cai ferate la procedurile de deliberare parlamentară. Transportul public era să fie “**liberalizat**” pe aceeași cale precum și o mare parte din alte servicii publice cum ar fi alimentarea cu gaze naturale, energie electrică, sau telecomunicațiile. Dacă ar fi fost implementată, această propunere ar fi condus la proceduri de licitație pentru întregul transport public local. Aceasta ar fi inclus companii de transport public sub patronat municipal.

Prima formă scrisă a Regulament primită de la Comisia Europeană a șocat sindicatele europene care sunt implicate în organizarea transportului public. Multe sindicate ETF trecuseră prin experiența unei privatizări parțiale sau complete și prin experiența unor condiții concurențiale de piață în acest sector. Pentru membrii lor de sindicat, cât și pentru pasageri aceste experiențe fuseseră în întregime negative. Noii operatori privați au dorit să reducă imediat costurile contractelor pe care le-au primit pentru a-și putea maximiza profiturile. Sindicatele au ridicat problema pierderii locurilor de muncă, scăderilor salariale, a orelor de muncă mai lungi și a altor schimbări în condițiile de muncă. Motivul prevalent al maximizării profitului a subminat sever încrederea în și calitatea serviciului de transport public de pasageri. Au fost consecințe negative în particular în Marea Britanie, unde procesul de privatizare a fost însoțit de deregularizare. Cu toate acestea, consecințele au

fost mai puțin grave în acele țări în care noii operatori privați au fost nevoiți să aplice condiții de angajare mai bune și standarde sociale mai înalte pentru angajați. Aici, printre alți factori, legislația națională a ajutat la susținerea angajaților prin protejarea salariilor și condițiilor minime de muncă. Sindicatele din Europa au învățat că privatizarea transportului local și competiția deschisă reprezintă o amenințare serioasă la adresa realizării sindicatelor și la adresa calității serviciilor oferite care are frecvent de suferit.

ETF s-a mobilizat împotriva propunerii Comisiei Europene. Nu numai că a analizat variate propuneri ale Comisiei și a identificat punctele slabe, dar a și căutat aliați care să ajute la implementarea recomandărilor sale în Parlamentul European. A fost în particular interesată de auto-administrarea drepturilor statelor naționale (regiuni) și ale municipalităților și dreptul asociat de a opera transportul public prin companiile sau administrațiile proprii, pentru că la acest punct este indiscutabil faptul că cele mai bune sisteme de transport local în Europa sunt cele controlate și operate de proprietarii municipalității. În plus, a fost dovedit că până și într-o piață de transport local dereglementată/deregularizată, cum ar fi Marea Britanie, transportul public nu poate funcționa fără ajutor de la stat, dacă își va putea îndeplini funcția de îmbunătățire a calității de viață a tuturor cetățenilor în regiunea respectivă. Astfel, conform unui studiu oficial<sup>1</sup>, în prezent plățile compensatorii de stat pentru transportul cu autobuzul reprezintă 1/3 din costurile totale

---

<sup>1</sup> Oficiul/Biroul pentru Comerț Corect: Servicii Locale de Autobuz. Raport despre studiul de piață și decizia propusă de a face o investigație de piață, referință AUG. 2009, esp. pp. 17-20; bani publici per calatorie (Marea Britanie în afara Londrei) fără finanțare specială pentru "rute de autobuz care sunt social necesare, dar nu sunt viabile comercial". (p.19).

pentru transportul cu autobuzul. Acum 20 de ani susținătorii deregularizării în Marea Britanie ar fi negat această cifră și ar fi declarat-o imposibilă.

Toate sistemele locale de transport, care își îndeplinesc funcția ca serviciu public prin asigurarea mobilității regionale și sustenabilității locale a cetățenilor fără acces la vehicule private primesc ajutor financiar și plăți compensatorii semnificative de la stat. ETF a încercat să se asigure că concurența pentru aceste plăți compensatorii este corectă, socială și transparentă, nu doar pentru companii și cetățeni, ci și pentru angajați. ETF este încântat de succesul campaniei sale politice și parlamentare de a schimba forma Regulamentului. Deși au fost necesare 3 încercări separate pe parcursul a șapte ani înainte ca propunerea Comisiei Europene, incorporând amendamente importante, să fie acceptată de Parlamentul și Consiliul European; ETF este în continuare încântat de aceste amendamente.

## **1.2. Ce reglementează Regulamentul (EC) No.1370/2007?**

### **a) concurența reglementată pentru obligații în serviciul de transport public.**

Obiectivul Regulamentului (EC) No.1370/2007 este să "garanteze siguranța, eficiența și înaltă calitate a serviciilor de transport de pasageri prin concurența reglementată, garantând de asemenea și transparența și performanța serviciului de transport public de călători, având în vedere factorii de evoluție socială, regională și a mediului", după cum este stipulat în declarația explicativă a noii reglementări.<sup>2</sup> Pentru a putea face aceasta, sunt necesare măsuri corespunzătoare din partea "autorităților competente din statele membre"; deliberarea

---

<sup>2</sup> Vezi considerația nr. 2.

continua pentru “a se asigura ca astfel de servicii sunt puse la dispozitie”. Este de asemenea indiscutabil “ca multe servicii locale de transport de calatori, care sunt necesare pe o baza economica generala, nu pot fi operate pe o baza comerciala”.<sup>3</sup>

Din acest motiv, autoritatile responsabile au prezentat “obligatiile serviciului public”, i.e. “o cerinta definita sau determinata de o autoritate competenta pentru a putea asigura servicii de transport public de calatori, cu interesul general ca un operator, daca isi considera propriile interese comerciale, nu ar lua in considerare sau ar lua in considerare doar in anumita masura aceleasi conditii fara recompensa”.<sup>4</sup>

Ca rezultat, scopul acestui nou regulament este sa reglementeze “conditiile conform carora autoritatile competente, atunci cand se impun sau cand contracteaza obligatii de servicii de transport public, cand compenseaza operatorii de servicii de transport public pentru costurile intalnite **si/sau** [ accentuat de ETF] acorda drepturi exclusive in schimbul renuntarii la obligatiile de serviciu de transport public.” (Art.1 (1,p.2)). Aceasta clarifica faptul ca Regulamentul (EC) Nr.1370/2007, ca o “lex specialis”, este indreptata catre stabilirea unor reguli de competitie/concurenta uniforme pentru serviciile de transport public de calatori, ca servicii de interes general (SGEI). Aceasta leaga in chip repetat si consistent legislatia achizitiilor publice de legile de ajutor de stat, din moment ce in toate tarile a fost dovedit ca serviciile de transport public de calatori nu pot supravietui fara Atribuirea de compensare financiara din partea autoritatilor publice.

---

<sup>3</sup> Vezi consideratia nr.5.

<sup>4</sup> Art.2 (e).

Inainte de a prezenta continutul Regulamentului (EC) nr. 1370/2007 este astfel necesara determinarea trasaturilor existente ale pietei nationale de transport public si a structurilor legislative si financiare de baza pe care le urmeaza. ( vezi casuta 2).

Raspunsurile la intrebarile despre “ structurile de baza” ale pietei nationale de transport public indica daca si in ce masura piata nationala de transporturi publice este vazuta ca o afacere comerciala si in ce masura este considerata un serviciu de interes economic general. (un serviciu public, SGEI).

#### **b) Tipuri de contracte publice : atribuire directe sau licitatii concurentiale/competitive**

Regulamentul (EC) Nr. 1370/2007 presupune trei modalitati de Atribuire a contractelor publice- si aceasta este diferenta față de alte directive UE de procurare/achizitie - care pot fi selectate liber atunci cand se aplica conditiile corespunzatoare.

- **Atribuirea directa** (Regulamentul 1370/2007 Art.5 (2)): permite ca o autoritate competenta sa acorde direct un contract de servicii publice fara o procedura competitivă de atribuire prealabila
- **Atribuirea concurentiala** (Regulation 1370/2007 Art.5 (3)): furnizează pentru organizarea transportului public de calatori printr-o procedura competitiva de licitatie. Cu toate acestea, permite ca autoritatile competente sa impuna standarde sociale si de calitate si de protectie a angajatilor in cazul schimbarii operatorului. De asemenea poate limita si controla sub-contractarea.

- **Contracte de servicii publice incheiate sub regulile legislatiei publice generale de achizitii, Directivele 2004/17/EC si 2004/18/EEC** (Regulamentul 1370/2007 Art. 5 (1)): acesta procedura acorda mai putina protectie pentru conditiile sociale si de angajare si pentru standardele de calitate.

O atribuire directa este definita ca: “atribuirea unui contract servicii publice unui anumit operator de serviciu public fara nicio procedura competitivă de atribuire prealabilă.”(Art.2 (h)). Poate fi acordat unui operator intern (Art 5 (2)), unei intreprinderi mici sau mijlocii (Art. 5 (4)) sau – fara conditii restrictive- unui operator de cai ferate (Art. 5 (6)).

In derularea unui proces de procedura de competitivă de atribuire (licitatie) in acord cu Art. 5 (3) al Regulamentului (EC) 1370/2007, procedura trebuie sa indeplineasca urmatoarele patru criterii:

- Trebuie sa fie deschisa pentru toti operatorii
- Trebuie sa fie corecta
- Trebuie sa fie transparenta
- Trebuie sa respecte principiul non-discriminarii

Odata ce aceste criterii sunt indeplinite, atunci “procedura poate consta in negocieri in acord cu aceste principii pentru a putea determina felul in care pot fi indeplinite cerintele specifice sau complexe”. Aceste noi proceduri ofera posibilitatea de a indeplini cerintele speciale ale serviciilor de transport public de calatori in sisteme de transport local public care in general sunt complexe, mentinand totodata cele patru principii mai sus mentionate.

Art 5 (1) inca permite atribuirea de contracte folosind procedurile legislatiei generale privind achizitiile, Directivele 2004/17/EC si 2004/18/EEC. Acesta este cazul in care autoritatea competenta alege un contract de serviciu sau un contract de serviciu public, definit conform acelor directive. (Atentie : exista diferite definitii pentru contracte de servicii (publice) in Regulamentul 1370/2007 si in directivele de achizitie publica). Totusi, aceasta este o posibilitate doar acolo *unde astfel de contracte nu au forma unei concesiune de servicii, asa cum o definesc Directivele*. Atunci cand autoritatea competenta alege un contract de tipul unei concesiuni de servicii<sup>5</sup>, asa cum este definită in legislatia publica de achizitie, procedurile Regulamentului 1370/2007 pot fi aplicate, in consecinta aplicandu-se si prevederile referitoare la standardele sociale si de calitate.

Termenul «concesiune de servicii» se refera la un contract intre o franciza publica si o companie, care contine detalii si posibil si obligatia de a asigura un serviciu, dar nu face nicio prevedere pentru remunerarea francizei. Riscul economic care poate fi intalnit intr-o concesiune de servicii se afla de partea contractatorului.

Prin includerea celor trei tipuri de proceduri de contracte publice descrise aici, Regulamentul (EC) 1370/2007 indeplineste atat principiul liberei organizari a serviciilor de interes economic general, asa cum este prezentat in Articolul 14 al Tratatului CE, cat si principiul subsidiaritatii, asa

<sup>5</sup> Directive 2004/17/EC, Art. 1, Abs 3 lit. b) : “ O ‘concesiune de servicii’ este un contract de acelasi tip ca si un contract de servicii, cu exceptia faptului ca consideratia in legatura cu asigurarea serviciilor consta fie in intregime in dreptul de a exploata serviciul, fie in acest drept impreuna cu dreptul la plata. » si conform Comisiei, comunicari imperative despre concesiuni sub legea Comunitara, EU Official Journal C121, 29 aprilie 2000.

cum este prezentat Articolul 5 al Tratatului European.

ETF sustine in special posibilitatea atribuirii directe cuprinsa in Regulamentul (EC) 1370/2007, atat cu privire la transportul rutier cat si cu privire la cel feroviar. Aceasta prezinta o concesie greu castigata din partea Comisiei Europene. In ciuda reglementarilor stricte si/sau a preconditiilor, atribuirile directe nu trebuie vazute ca o bariera, ci mai degraba ca o oportunitate. Mai presus de toate, ele sunt un instrument care poate fi folosit pentru a conecta mai bine sistemele de transport local si regional de responsabilitate politica regionala si municipala. Mai mult, ele sunt un instrument care poate fi folosit pentru prevenirea si protejarea retelelor de transport municipal deja existente, alaturi de obligatiile lor de servicii publice.

**Acolo unde autoritatile competente decid să organizeze rețele de transport public prin procedura competitivă de atribuire/ licitatii, ETF isi incurajeaza afiliatii sa se asigure ca sunt folosite prevederile referitoare la licitatii din Regulamentul 1370/2007, caci acestea sunt cele care ofera cele mai bune oportunitati pentru a insista asupra protectiei conditiilor de munca si standardelor sociale pentru angajati.**

Acordati insa atentie faptului ca unele guverne din statele membre si unii operatori privati de transporturi vor prefera prevederea din Art 5(1), care prevede le permite sa aleaga o procedura de licitatie sub directivele privind procedurile de achizitie 2004/17/EC si 2004 /18/EEC. Atunci cand este aleasa aceasta procedura, posibilitatea de a acorda contracte directe pentru servicii publice unor intreprinderi mici si mijlocii sau operatori de cai ferate este imediat exclusa.

Atribuirile directe catre operatorii proprii sunt posibile doar in conformitate cu definitiile mult mai stricte ale Curtii de Justitie a Uniunii Europene pentru Atribuirii Interne. Aceasta permite posibilitatea ignorarii unor cereri importante in ceea ce priveste atat standardele sociale si de calitate, cat si in ceea ce priveste protectia muncitorilor.

### **c) Cele trei tipuri de atribuirii directe ale contractelor de servicii publice**

*Atribuirea directa catre un operator intern (Art.5 (2))*

Autoritatea locala responsabila isi poate opera propriul sistem de transport de calatori cu autobuze, tramvaie si metrouri sau poate sa atribuire Contracte de servicii publice in mod direct catre un operator intern propriu (Art. subpunct j). In acest caz, trebuie ca autoritatea locala sa isi mentina controlul asupra operatorului intern la fel ca si *asupra unei agentii proprii*. In plus operatorul intern este supus unor reglementari stricte :

- Poate fi activ doar pe teritoriul autoritatii locale cu exceptia serviciilor de sosire si plecare ;
- Ii este interzis sa participe la procese de licitatie pentru servicii publice de transport in afara teritoriului autoritatii locale si
- Daca serviciile de transport sunt subcontractate, trebuie sa asigure singur cea mai mare parte a serviciilor de transport.

In ceea ce priveste legislatia companiei, nu este necesar ca operatorul intern sa fie detinut in totalitate de autoritatea locala sau regionala, dar

trebuie sa existe garantii ca autoritatea publica poate exercita o « influenta dominanta » care sa « corespunda controlului pe care il are asupra propriilor agentii ». Astfel, sunt posibile formele de parteneriat public-privat(PPP).

In statele membre fara autoritati **locale** competente, autoritatea nationala preia controlul asupra acestor functii pentru respectiva arie geografica, care poate sa nu coincida cu intreg teritoriul national (Art. 5, Abs. 2, lit.d).

Un exemplu de atribuire directa a unui contract catre un operator intern (vezi casuta 3) este atribuirea directa a companiei USTRA in Hanovra. Este de asemenea un exemplu de un contract acordat unei companii publice. Astfel USTRA si-a schimbat strategia de corporatie a anilor anteriori pentru a putea indeplini conditiile necesare pentru o atribuire directă ca operator intern in orasul Hanovra. Pana la sfarsitul lui 2009 a renuntat la actiunile detinute de companiile private si si-a vandut subsidiarii, care operau pe intreg teritoriul Germaniei.

Noile reglementari care guverneaza atribuirile directe vor facilita companiile locale de transport sa redevina proprietati publice in viitor. Cu toate ca restaurarea companiilor locale de transport in Toulouse (casuta 1) si Marsilia (casuta 13), Franta, a fost derulata inainte de intrarea in vigoare a Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007, noul regulament poate facilita re-municipalizarea transportului public, dupa cum demonstreaza exemplul Kieler Verkehrs-Betriebe in Germania in 2009 (casuta 5).

*Atribuire directa companiilor mici si mijlocii (Art.5(4))*

Atribuirile directe pot fi facute cu intreprinderi mici si mijlocii, daca serviciul de transport care urmeaza sa fie atribuit este de anvergura mica si daca valoarea contractului nu depaseste doua milioane de Euro, sau daca transportul anual total asigurat nu depaseste 600.000 de km, sau daca compania are in posesie mai putin de 23 de auto-vehicule. Aceasta reglementare asigura in principal ca (numeroasele) intreprinderi mici si mijlocii din pietele de transport locale nationale individuale vor fi protejate, in primul rand acelea care au avut de suferit recent de pe urma deplasarii pietei, deplasare cauzata de procedura competitiva de atribuire/ licitatie. Aceasta reglementare a fost folosita de exemplu in Germania, care in iulie 2009 a anuntat in EU Official Journal atribuirea directă către șase companii mici si mijlocii de transport.

*Atribuirea directa pentru serviciile de cale ferata(Art.5 (6) i.c.w Art.5(2) lit. d)*

In ultimul rand, atribuirile directe pentru transportul feroviar in mediul urban, suburban si pentru transportul regional pot fi incheiate pe durata maxima de pana la 10 ani. Daca « bunurile/resursele economice necesare sunt puse la dispozitie » in mare masura, atunci durata pe care poate fi incheiat contractul poate extinsa pana la 15 ani. In atribuirile directe pentru servicii de cale ferata, operatorul feroviar nu trebuie sa fie proprietate publica sau operator intern. Un exemplu de o astfel de atribuire directă este cel facut cu Societe Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), cu caile ferate nationale si cu operatorul de autobuze din Luxembourg (vezi casuta 4). Acest exemplu este semnificativ pentru ca arata ca ETF a reusit prin interventiile sale sa dovedeasca faptul ca protejarea companiilor de cai ferate existente este posibila

prin-un contract direct, fara preconditii, precum cazul CFL.

#### **d) Perioada de tranzitie pana la 3 decembrie 2019 : Sa o folosim !**

Perioada de tranzitie pana la aplicarea in totalitate a Regulamentului UE 1370/2007 este foarte lunga si se sfarseste la 3/12/2019 in cazul in care un stat membru ramane inactiv si nu isi adapteza legislatia nationala la noua procedura competitiva /pentru licitatii din Art. 5 al Regulamentului. Incepand cu 3/12/2019 orice atribuire de contracte pentru transporturile publice pe cale ferata sau rutier trebuie sa fie conforma cu Art.5 al Regulamentului (EC) 1370/2007, in concordanta cu Art. 8(2). Doua instrumente de control vor fi introduse pe parcursul acestei perioade de tranzitie. Acestea vor servi simultan si ca instrumente de ajustare :

- « pe parcursul acestei perioade de tranzitie statele membre vor introduce masuri astfel incat sa poata aplica treptat Art.5. »
- « in sase luni de la incheierea primei jumatati a perioadei de tranzitie, statele membre vor trimite un raport catre Comisia Europeana despre progresul facut, in care vor prezenta implementarea graduala a atribuirii de contracte pentru servicii publice, in concordanta cu Art. 5. »

Perioada de tranzitie este totodata si un « test litmus » menit sa arate daca si in ce fel formele organizationale diferite anterior ale serviciilor de transport public de pasageri din statele membre pot fi fuzionate. Ramane in special de vazut ce se intelege/intentioneaza prin

« aplicarea graduala a Art.5 » si « in concordanta cu Art.5 ».

Mai presus de toate, afiliatii ETF ar trebui sa foloseasca aceasta perioada de tranzitie pentru a discuta utilitatea noii reglementari, pe baza planului de actiune propus al sindicatului(vezi capitolul 3). In centrul acestei discutii se afla atat cele trei metode fundamentale de procedura in atribuirea contractelor pentru serviciile de transport public de pasageri, cat si aplicarea standardelor sociale si calitative.

#### **1.3 De ce sustine ETF Regulamentul 1370/2007 ?**

Dupa cum este indicat mai sus, in anumite jurisdictii nationale nu va fi posibila aplicarea Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007, in schimb va putea fi aplicata legislatia publica generala privind achizitiile. In Art. 5(1), propozitiile 2 si 3 este continuta urmatoarea clauza derogatorie:

« Contractele de servicii sau contractele de servicii publice, asa cum sunt definite in Directivele 2004/17/EC sau 2004/18/EC, cu privire la serviciile publice de transport de calatori cu autobuzul sau tramvaiul, vor fi atribuite in conformitate cu procedurile stipulate de aceste Directive, in cazul in care astfel de contracte nu iau forma unor contracte de concesiune de servicii, dupa cum sunt definite de acele Directive. Atunci cand se atribuie contracte in conformitate cu Directivele 2004/17/EC sau 2008/18/EC, prevederile paragrafelor 2,3,4,5,6 ale acestui Articol nu se aplica. »

ETF recomanda ca aceasta clauza derogatorie sa nu fie aplicata, caci neaplicarea Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007 ar insemna ca niciuna dintre celelalte doua noi proceduri pentru atribuirea

contractelor – atribuirea directă și « atribuirea prin competitivitate/concurență »- nu vor putea fi aplicate.

Totuși atunci când municipalitățile preferă aplicarea legislației generale de achiziții, este de datoria sindicatelor afiliate ETF să insiste pe lângă responsabili în vederea aplicării cel puțin a « procedurii competitive de atribuire », prevăzută în Art. 5 (3) al Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007. Astfel s-ar crea posibilitatea includerii clauzelor de protecție a muncitorilor și a standardelor sociale și de calitate, după cum specifică Art. 4(5) al acestei noi Reglementări în ceea ce privește procedura competitivă de atribuire. Aceasta ar face posibilă prevenirea dumpingului social cauzat de procedura competitivă de atribuire.

ETF nu a putut să împiedice co-existența diferitelor reglementări care guvernează/controlază procedurile de achiziții publice. În mod clar Regulamentul (EC) Nr.1370/2007 reprezintă un compromis politic și aplicabilitatea ei va trebui justificată. Orice compromis aduce cu sine atât un posibil pericol, cât și o posibilă oportunitate. Pericolul constă în faptul că starea de co-existență a diferitelor reglementări poate crea incertitudine legală, cu posibile dispute legale asupra unor definiții abstracte (contract de servicii vs. concesiune de servicii). Dar punctul legislativ de pornire variază de la o țară la alta. Succesul Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007 va fi de asemenea influențat de statutul legislației naționale, un motiv în plus pentru ca afiliații ETF să se implice în discuție.

Pe de altă parte această incertitudine da și oportunitatea examinării aplicabilității

Regulamentului, pe durata perioadei de tranziție. Pe parcursul perioadei de tranziție vom vedea « implementarea acordării graduale a contractelor de servicii publice », i.e. Atribuirea de obligații de servicii publice prin intermediul autorității locale responsabile. În consecință, Directiva UE 1370/2007 trebuie privită ca :

- O aplicare a unor reguli transparente pentru prevederea compensărilor financiare și/sau a drepturilor exclusive ;
- Atribuirea contractelor de servicii publice în conformitate cu legislația UE.

Astfel, aplicarea în chip consistent a Articolului 5(1), propoziția 1 « *Contractele de servicii publice vor fi atribuite în concordanță cu regulile stipulate în prezentul Regulament* », poate fi deja o soluție ! La urma urmei, tipurile de contracte enumerate în Reglementare reprezintă legislația UE existentă. Mai mult decât atât, se oferă autorităților locale posibilitatea de a-și folosi toate competențele politice pentru a decide ele însele asupra extinderii și calității transportului public, anume : prin alegerea celei mai bune proceduri de atribuire a contractelor și prin impunerea standardelor sociale și de calitate dorite.

Definițiile standardelor sociale și de calitate, conținute de Considerația 17, din noul Regulament (vezi Casuta 6), sunt concrete și comprehensive și dau sindicatelor posibilitatea de a lupta pentru alternative reale, care nu sunt prezente atunci când acordările de contracte sunt aplicate conform Directivelor 2004/17/EC sau 2004/18/EC, cu excepția cazului în care reglementările naționale permit aceleși alternative.

#### 1.4 Beneficiile Regulamentului (EC) 1370/2007

Beneficiile Regulamentului (EC) 1370/2007, prezentate in lumina celor aratate mai sus sunt evidente si pot fi rezumate dupa cum urmeaza :

Autoritatea competenta poate sa :

- Atribuire serviciile de transport public de pasageri propriei companii municipale
- Decida liber cu privire la contractele atribuite direct
- Atribuire direct contracte de servicii de transport de pasageri catre intreprinderi mici si mijlocii
- Atribuire direct si neconditionat contracte de servicii de cale ferata pentru transportul urban, suburban si regional.
- Selecteze o procedura competitiva de atribuire potrivita pentru situatia speciala a unui sistem local de transport.

- Determine drepturile de protectie ale muncitorilor si standardele sociale si de calitate.

In schimb, autoritatile publice :

- Primesc reglementari uniforme si transparente care sa acopere sursele de finantare in ceea ce priveste compensatia financiara pentru serviciile de transport de pasageri si Atribuirea de drepturi exclusive ( cf. Art.4 si Art. 6, inclusiv anexele) ;
- Atunci cand aleg atribuirii directe, scutesc costurile de tranzactie pentru invitatia la licitatie si costurile administrative ;
- Pot sa-si controleze direct sistemul public de transport local si sa-si exercite efectiv vointa politica locală.

Beneficiile Regulamentului (EC) 1370/2007 pot deveni inca si mai evidente odata ce oportunitatile pentru protectie sociala si standarde sunt examinate mai atent in capitolul urmat.

<p><b>COMPARATIE INTRE LEGISLATIA UE PRIVIND ACHIZITIILE PUBLICE</b>  <b>Regulamentul no. 1370/2007 privind transportul public si directivele publice</b>  <b>generale de achizitii</b></p>
---

Regulamentul EC no. 1370/2007	Directiva 2004/17 (EC) si Directiva 2004/18 (EC)
Proceduri competitive de licitatie, cu standarde de licitatie, pentru a putea determina cea mai buna cale de a indeplini cerinte specifice sau complexe	Oferta cea mai ieftina
Atribuire directa, daca « este exercitat un control similar cu cel exercitat asupra unui departament propriu » si daca este in interiorul propriului teritoriu sau in suburbiile/zonele marginase permise	« inhouse award/ atribuire intenă », atunci cand compania este 100% a autoritatii locale si doar pe teritoriul propriu
Atribuire directa de contracte catre intreprinderi mici si mijlocii	Nu este posibila
Atribuire directa de contracte pentru serviciile de cale ferata pentru pasageri	Nu este posibila

Masuri in caz de urgenta	Nu sunt posibile
Limitare si control asupra activitatilor de subcontractare	Nu sunt posibile
Cerinte asupra standardelor de calitate	Nu sunt reglementate in chip specific, doar daca exista reguli nationale suplimentare
Cerinte asupra standardelor sociale	Nu sunt reglementate in chip specific, doar daca exista reguli nationale suplimentare
Durata contractelor de servicii publice	Nu este reglementata

## 2. Oportunitati pentru protectia sociala si a locului de munca pentru angajati, standarde sociale si de calitate

Sectiunile 5 si 6 ale Articolului 4 (vezi Casuta 7) asigura baza legislativa esentiala, de la care autoritatea locala responsabila poate sa extinda standardele referitoare la protectia sociala si a locului de munca si referitoare la criteriile sociale si de calitate in contractele pentru servicii publice. Acest Articol este fundamental pentru formarea protectiei sociale si a locului de munca intr-un contract de servicii publice. Este de asemenea fundamental in ceea ce priveste prevenirea dumping-ului social cauzat de proceduri competitive la preturi foarte mici. In combinatie cu Consideratia 17 (vezi Cauta 6) autoritatile publice au acum o ancora legala, pe baza careia pot impune obligatii sociale asupra participantilor la o procedura competitiva de atribuire si asupra contractelor de servicii publice.

Atunci cand are loc o schimbare de operator din cauza procedurii competitive de atribuire, Regulamentul 1370/2007 asigura o aplicare mai larga a protectiei pentru drepturile angajatilor in mod individual, decat aplicarea definita in

Directiva 2001/23/EC (vezi Consideratia 16 in Casuta 8). Pentru a se putea folosi de aceste posibilitati, este important ca sindicatele afiliate ETF sa foloseasca Consideratia 17 din Reglementarea 1370/2007. Aceasta consideratie acorda autoritatilor competente puterea de a cere standarde sociale si de calitate specifice in specificatiile de licitatie/caietele de sarcini.

ETF incearca sa se asigure ca protectia angajatilor si standardele sociale si de calitate nu sunt aplicate doar in cadrul procedurilor competitive de atribuire, dar, ca principiu- si in cazul atribuirii directe de contracte de servicii publice. Faptul ca aceasta tinta a fost atinsa deja este aratat de exemplul atribuirii directe a operatorului CFL de transport din Luxembourg ( vezi Casuta 4).

Urmatoarele clarificari sunt exemple si sunt menite sa aduca sugestii, pe baza carora sindicatele pot conduce si largi dezbaterile despre standardele sociale si de calitate.

### 2.1. Exemple de standarde de calitate

Faptul ca autoritatile locale vor avea optiunea impunerii unor standarde specifice de calitate asupra operatorilor de servicii locale, da sindicatelor locale o oportunitate binevenita de a putea co-determina calitatea transportului public.

In cele din urma, standardele de calitate sunt fundamentale « produselor transportului public local », atat in termenii standardelor serviciilor publice, cat si din punct de vedere al numarului si calitatii locurilor de munca oferite. In procedura competitiva de atribuire nu este acceptabila alegerea celui mai ieftin operator fara impunerea unor conditii in prealabil. Cerintele suplimentare cu privire la standardele de calitate mai inalte costa mai mult dupa ce licitatie a avut loc, asa cum arata mai multe exemple. Pentru a evita aceste costuri standardele de calitate ar trebui sa contina urmatoarele inca de la inceputul contractului.

- **Investitii in vehicule noi, infrastructura si echipament**

Varsta maxima a vehiculelor – inclusiv tramvaie si trenuri de metrou – alaturi de uzura/durata de viata a echipamentului ar trebui documentata alaturi de cerintele de baza. Astfel se asigura reinnoirea si modernizarea facilitatilor si echipamentelor in conformitate cu planificarile. Investitiile finantate in aceasta directie sunt mereu un semn de sustenabilitate antreprenoriala.

- **Siguranta operationala**

Cerinta ca de exemplu peste 98% dintre calatori sa aiba loc intr-un interval orar specific, ex. cu nu mai mult de un minut mai devreme si cu nu mai mult de cinci minute mai tarziu si anulari minime. Sistemele operationale si de supraveghere eficiente necesita o rezerva suficienta de vehicule si personal, care sa fie la dispozitie pentru o interventie rapida. Daca aceste specificatii referitoare la calitate nu sunt prezente, vor aparea inevitabil situatii in care serviciul nu va putea fi asigurat. Daca nu s-a hotarat asupra unor sanctiuni, operatorul va atinge « profituri speciale » prin aceste masuri de salvare a costurilor. Trebuie avuta grija ca realizarea standardelor de calitate sa nu fi atinsa in detrimentul conditiilor de munca.

- **Salubritate si mentenanta**

Salubritatea si mentenanta ar trebui sa fie parte integrala a companiei de transport public local. Subcontractarea pentru servicii de salubritate trebuie exclusa. Procedurile de raportare coordonate si programele de mentenanta trebuie specificate alaturi de standarde clare si masurabile pentru salubritate. Si in acest caz, esecul de a indeplini termenii contractului, trebuie sa atraga dupa sine un sistem de sanctiuni financiare, clar prezentate in contract.

- **Programe continue de training profesional si de dezvoltare a resurselor umane**

Un sistem de transport public de inalta calitate necesita personal bine instruit si bine motivat. Angajatii ar trebui sa fi familiarizati cu toate standardele de calitate care privesc protectia consumatorului si siguranta personalului, sanatatea si siguranta la locul de munca, cunostinte specifice cu privire la siguranta operationala si la siguranta vehiculelor si cunostinte specifice despre reseaua de rute. Certificatele de calificare alaturi de un program bine-formulat de dezvoltare a resurselor umane trebuie incluse in documentatia contractului, cu scopul de a le putea pune in vigoare.

- **Protectie impotriva actelor de asalt si impotriva vandalismului**

Contractul ar trebui sa specifice in chip comprehensiv cum va asigura operatorul siguranta transportului, a personalului si a calatorilor, in special in ceea ce priveste actele de asalt si vandalism. Contractul ar trebui sa specifice care este numarul necesar de personal de protectie si paza, ce echipament de protectie impotriva asaltului este necesar si care este ingrijirea si suportul psihologic oferit personalului dupa un asalt.

- **Descriere precisa a serviciului (calitatii) care urmeaza sa fie livrat.**

Contractul trebuie sa specifice reseaua de rute si frecventarea lor la anumite momente ale zilei, sau

ale zilelor săptămânii, alături de structura taxelor și a tipurilor variate de bilete. Cu toate acestea, rețeaua este descrisă într-un plan local de transport, este important ca acestea să fie specificate mai departe, să se stabilească, dacă este nevoie, sub ce ajustare de criterii, ce schimbări pot fi făcute. Autoritatea responsabilă trebuie să implementeze eficient sistemele de securitate și siguranță, monitorizare proactivă și proceduri de control, astfel încât relația « client-contractator » să nu se inverseze.

▪ **Restrictionarea subcontractării**

Art.4 (7) stipulează că atribuiriile garantate /contractele acordate printr-o procedură competitivă de atribuire trebuie întâi să arate scopul subcontractărilor, în timp ce operatorii desemnați trebuie să asigure ei înșiși o porțiune semnificativă a serviciilor de transport public. Astfel se asigură că operatorii nu pot subcontracta complet altor companii asigurarea serviciilor de transport public. Dacă contractele de servicii de transport public sunt atribuite direct unui operator intern, atunci operatorul intern trebuie el însuși să asigure cea mai mare parte a serviciilor publice de transport de călători. Restrictionarea atribuirii de contracte operatorilor externi, poate de asemenea preveni subminarea standardelor sociale și de calitate. Trebuie de asemenea stipulat că operatorul trebuie să fie garant al standardelor sociale și de calitate folosite de companiile externe și că acesta va fi ținut răspunzător dacă standardele nu vor fi aplicate.

▪ **Definirea clară și anterior determinată și efectuarea transparentă a plăților compensatorii pentru obligațiile de servicii publice**

Definirea în avans a obligațiilor de serviciu public alături, cu descrierea transparentă a efectuării plăților compensatorii publice, vor asigura un control efectiv asupra calității rețelei de transport public.

## **2.2. Protejarea drepturilor angajaților din transport în cazul schimbării operatorului**

Autoritățile competente pot determina că în urma unei schimbări de operator din cauza procedurii competitive de atribuire, toate contractele de angajare vor fi transferate noului operator, iar operatorul trebuie să aplice contractele colective care funcționează la respectiva locație. Aceasta poate fi definită ca dreptul individual al angajaților, dar cea mai bună măsură de protecție fără îndoială este contractul colectiv. Reglementarea permite în chip explicit aplicarea altor legi sau reglementări naționale, prin Considerația 16. În funcție de diferitele condiții din statele membre sunt posibile diferite soluții. Pe această cale, nu numai că sunt mai bine protejate locurile și condițiile de muncă, dar este evitată și neliniștea printre angajații fostului operator. Aceasta ajută la asigurarea stabilității și continuității locurilor de muncă în asigurarea de servicii de transport de înaltă calitate.

În unele state membre aceasta poate avea ca rezultat diferențierea contractelor angajaților din sectorul de transport public: noii angajați și angajații transferați, cu condiții și cerințe de muncă diferite, mostenite de la locurile de muncă anterioare. Anumite condiții de muncă pot fi obținute cel mai bine prin introducerea respectivului contract colectiv de muncă în Caietul de Sarcini/specificările contractului de licitație, care trebuie să fie respectat de toți cei care licitează și care va fi aplicat în mod egal tuturor noilor angajați sau angajaților transferați. Acestea trebuie specificate și în contractul de servicii publice. Numai prin această metodă ne vom asigura că se va evita stratificarea pe două nivele a forței de muncă, astfel încât acei angajați care au mai puține drepturi în contractul de angajare, drepturi protejate sub Directiva Drepturilor Obținute (Acquired Rights Directive),

pot sa beneficieze de pe urma standardelor mai inalte care se aplica celorlalti angajati<sup>6</sup>.

Un exemplu despre cum pot fi folosite standardele sociale pentru a proteja locurile de munca in cazul unei schimbari de operator sau in cazul preluarii companiei este acela al contractului colectiv de munca incheiat de AB Stockholms Localtrafik (SL) ( Traficul Local al Stockholmului si suburbii Ltd.) in 2007 ( vezi de asemenea Anexele II si III)<sup>7</sup>.

### 2.3. Exemple de standarde sociale

Standardele sociale, ca si standardele de calitate trebuie definite in prealabil de autoritatile competente atat in Caietele de Sarcina/specificatiile de licitatie publicate cat si in contractul final de servicii publice.

- **Protejarea contractelor colective de munca**

ETF recomanda ca in cazurile in care sunt implicati atat angajatii noi cat si angajatii deja existenti, contractele colective de munca dintre patronate si sindicate sa fie pastrate integral si ca drepturi de reprezentare sindicala si orice planuri de beneficii sociale deja stabilite. Trebuie avuta grija ca cel mai favorabil contract colectiv de munca sa fie mereu retinut. Regulamentul (EC) Nr. 1370/2007 ofera o posibilitate reala de a obtine un grad de protectie mai mare pentru drepturile angajatilor, pentru standardele sociale si pentru nivelul salariilor incadrate in contractul

---

<sup>6</sup> Conform Krammer fur Arbeiter und Angestellte (Hg.) Manual pentru licitarea transportului public, calitate si criterii sociale, Viena, 2009.

<sup>7</sup> "Landstingsforbundet, Arbetsrattsenshetten" reglementari de angajare cerute de lege in ceea ce priveste transferul de companii. Ordinul numarul 1770, Landstingsforbundet, Lucrari Publicate.

colectiv de munca. Decizia recenta <sup>8</sup> a Curtii Europene de a limita dreptul la greva nu se aplica serviciilor de transport de pasageri, caci aceasta decizie are la baza Directiva 96/71/EC, care nu se aplica sectorului de transport al Tratatului CE.

- **Standardele de calitate in instruirea personalului companiei de transport**

Autoritatile competente pot fixa standarde de calitate referitoare la instruirea personalului, inclusiv pentru soferi, personalul de mentenanta si service. Acestea pot include aptitudini ligvistice, cunostinte la nivel operational a retelei si a tarifelor, instructaj de prim ajutor, cunostinte despre sau competente despre sanatatea si siguranta pasagerilor, inclusiv planuri de actiune in situatii de urgenta si relationare cu pasagerii agresivi.

- **Exemple aditionale pentru standardele sociale**

Autoritatile publice sunt de fapt libere sa mearga mai departe si sa decida ca atunci cand e vorba de Atribuirea contractelor de servicii publice catre servicii de transport de pasageri, anumite contracte colective de munca locale, regionale sau nationale sau alte standarde sociale, trebuie aplicate de catre respectivii operatori. Pe aceasta cale poate fi uniform impuse operatorului atat nivelul salarial dorit, cat si un anumit nivel al standardelor sociale. Astfel, devine posibila stoparea dumpingului social printre operatorii competitori si cererea unei remuneratii suficiente si a unor conditii de munca mai bune. Aceasta ar reprezenta de asemenea o recunoastere publica a muncii de inalta calitate si concentrata asupra clientilor, prestata de angajatii din companiile de transport public.

---

<sup>8</sup> Curtea Europeana, 3 aprilie 2008.

Spre deosebire de legislatia generala de achizitiile publice 2004/17/EC sau 2004/18/EC, noua reglementare, dupa cum am vazut, da sindicatelor multe oportunitati de a implementa standarde sociale si de calitate in procedura de atribuire a contractelor de servicii publice pentru transportul public de calatori. O perioada relativ lunga de tranzitie, 10 ani, permite sindicatelor din statele membre sa ceara implementarea unor conditii corecte si echitabile in concurenta pentru atribuirea contractelor de servicii publice de transport de calatori. Desi Regulamentul (EC) Nr.1370/2007 nu introduce regulile de calitate in regim obligatoriu, ofera un numar de posibilitati de a introduce reguli de concurenta corecte, orientate social si de inalta calitate, care sunt potrivite sistemelor de transport local. Din acest motiv ETF incurajeaza, cat se poate de curand dezbateri serioase in fiecare dintre statele membre, avandu-se in vedere influentarea metodologiei care va fi folosita in viitor in atribuirea contractelor si/sau in invitatia de a participa la licitatie. Cu acest scop ETF incurajeaza sindicatele afiliate sa faca presiuni pentru schimbari in legislatia nationala, acolo unde sunt necesare, de exemplu prin cererea unor noi legi care sa guverneze atribuirea de contracte si/sau prin lobby pe langa autoritatile competente in ceea ce priveste viitoarele atribuirii de contracte iminente si/sau extinderi de invitatii de a participa la licitatii.

**Felul in care sindicatele influenteaza acest proces va fi aratat in capitolul final unde va putea fi gasita sugestia unui plan de actiune. Aici este oferita o lista de puncte pentru campania de lupta a sindicatelor pentru competitie/concurenta corecta in transportul local, cu masuri de protectie potrivite a politicilor de angajare. Se spera ca aceasta sa stimuleze idei noi pentru sindicate, atunci cand elaboreaza planuri de actiune pentru a-si atinge scopurile.**

### 3. Un plan de actiune sindicala pentru calitatea transportului public

Precedentele dereglementari in pietele de transport au aratat ca in unele state membre procedurile competitive de atribuire concurentiale au un impact negativ asupra personalului. Astfel, este important de notat ca in tarile in care au loc proceduri de licitatie sau in tari in care se apropie implementarea acestor proceduri, cum ar fi Austria, Germania sau Polonia, au fost facute presiuni clare asupra salariilor si conditiilor de munca. Cei care participa la procedurile competitive de atribuire castiga un avantaj competitiv prin estimari facute pe viitoarele costuri salariale mai mici, in defavoarea angajatilor din transportul public. Din acest motiv, obtinerea unor standarde sociale ridicate in reglementarea competitiei este de mare importanta si poate ajuta la prevenirea dumpingului social.

Ce pot face sindicatele pentru a aserta si implementa conditii de concurenta corecte si orientate social pe piata de transport local? Inainte de toate trebuie folosita perioada de tranzitie pentru Regulament (EC) Nr. 1370/2007 pana in 2019 ! Din moment ce noua reglementare se aplica atat autoritatilor locale responsabile de serviciile de transport public, cat si potentialilor competitori, sindicatele afiliate ETF trebuie sa lupte pentru a-si face recunoscute si implementate interesele-pe de o parte catre operatorii de servicii publice de pasageri si catre autoritatile competente, ca autoritati responsabile pentru serviciile de transport local de pasageri- pe de alta parte. Aceasta este posibila doar prin pregatire intensa in cadrul unui plan de actiune ( vezi harta

rutiera « convoiul social ») si atentie pentru urmatoarele principii :

- Inainte de toate, alaturi de stipularile pentru Regulamentul (EC) Nr.1370/2007, mentionate mai sus, conditiile impuse de cadrul legislativ national si complementar deja existente trebuie comprehensiv intelese. Alaturi de cunoasterea structurilor locale si/sau regionale ale pietelor de transport locale.
- Apoi, este necesara gasirea de aliati pentru implementarea conditiilor de concurenta corecte si orientate social pentru serviciile de transport local, pentru a putea convinge autoritatile locale responsabile ca ar trebui sa aplice pachetul de tarife si standarde sociale cel mai potrivit pentru angajati, pe de o parte si pentru viitorii calatori pe de alta parte.
- Cand este vorba de proceduri de atribuire corecte, trebuiesc luate in considerare termene limita lungi, aceasta se aplica atat noii reglementari, cat si altor proceduri concurentiale. Ca rezultat, inainte de inceperea unei proceduri de atribuire, este esential ca toate masurile preparatorii descrise mai sus sa fie incheiate. Fara aceste masuri importante, planul de actiune pentru proceduri de atribuire corecte si orientate social nu poate reusi. Un mecanism coordonat de planificare a timpului este in consecinta extrem de important.

### **3.1 Lista de puncte pentru reprezentantii sindicatelor in Europa.**

In sprijinul planului de actiune recomandat pentru o concurenta corecta si orientata social in

transportul public, reprezentantii locali si regionali ai sindicatelor in tarile individuale ar trebui sa urmeze lista de puncte de mai jos. Aceasta este constituita avandu-se in vedere o campanie extinsa de actiune sindicala pentru asertarea/sustinerea si protejarea intereselor angajatilor.

#### **I. Munca de pregatire**

1. Listati toate reglementarile nationale care suplimenteaza Regulamentul (EC) 1370/2007.
2. Atentie la derogarile speciale, de exemplu atunci cand doar Directivele 2004/17/EC si 2004/18/EC sunt aplicate pentru serviciile publice de transport de calatori. In acest caz este esential sa se examineze care sunt restrictiile care pot bloca aplicarea acestor directive generale de achizitii.
3. Pregatiti o axa de timp despre durata contractelor de servicii deja existente in transportul public de pasageri. Aflati cand vor fi trimise invitatiile pentru participarea la licitatii. Aceste informatii sunt de multe ori disponibile pe internet, de exemplu lista datelor intre care sunt valabile aprobarile pentru linii de transport in statele Germane de la nord de Rin-Westphalia si Saxonia.
4. Identificarea autoritatilor locale sau regionale responsabile.
5. Identificarea partenerilor de contact in autoritatea competenta.
6. Luarea unei decizii daca un plan de actiune trebuie sau nu stabilit.
7. Sa se determine felul in care munca va fi impartita intre reprezentantii full time si voluntari ai sindicatului.
8. Stabilirea primelor intalniri pentru un plan de actiune

9. Stabilirea unui orar preliminar

10. etc

## **II. Timpul de pregătire al planului de acțiune.**

Termenele de cele mai multe ori extinse din procedurile de atribuire fac ca și planul de acțiune să necesite o perioadă lungă de pregătire. Ar trebui să fie compus cel puțin din :

- Doi ani în cazul unei posibile contractări directe către un operator intern ;
- Un an și jumătate în cazul altor posibile atribuiri directe, de alte tipuri ;
- Doi ani în cazul unei posibile proceduri competitive de atribuire, în acord cu Art.5 (3).
- Șase luni în cazul unei posibile aplicări a unor atribuiri anterior folosite, pe baza de concurență, în acord cu Art. 5 (1)

Atenție : intervalele de timp listate pot variaza considerabil de la un stat membru la altul.

## **III. Activități de procesare cu privire la planul de acțiune.**

1. Sondaje de progres ale Partii I, extinse în măsura în care este nevoie.
2. Determina care tip de atribuire ar trebui dorit și urmărit cu privire la planul de acțiune :
  - Atribuire directă unui operator intern
  - Atribuire directă către un operator mic sau mijlociu
  - Atribuire directă către un operator de cale ferată

- Procedura competitivă în concordanță cu Art.5 (3)
  - Procedura competitivă de atribuire în concordanță cu Articolul 5 (1) ;
3. Identificarea actorilor : reprezentanți ai autorităților locale sau regionale responsabile, politicieni locali sau regionali care codetermină și decid în legătură cu politica locală de transport și organizarea transportului în organisme politice;
  4. Decide cine poate oferi suport acțiunii : politicieni, grupuri de cetățeni, asociații de călători și clienți, ONG-uri interesate de mediu etc ;
  5. Examinează numărul participanților pe piață ( potențiali participanți la licitație) și, dacă este necesar, distribuția lor regională.
  6. Determină, dacă este necesar, care sunt cei mai importanți 5-8 participanți pe piață
  7. Pregătește o trecere în revistă a reglementărilor de companie în ceea ce privește drepturile lucrătorilor la protecție și prevederile contractelor colective ;
  8. Include membrii de sindicat
  9. Comandă cercetări despre calitatea serviciilor precedente
  10. Comandă cercetări despre deficiențele serviciilor anterioare
  11. Colectează și înregistrează argumente pentru aplicarea Regulamentului (EC) No. 1370/2007
  12. Înregistrează considerații preliminare pentru desfășurarea unui plan de acțiune local sau regional
  13. Cine poate ajuta ( sindicate, reprezentanți ai lucrătorilor membrii de sindicat, asociații, grupuri cetățenesti, politicieni, experți ... ) ?
  14. Dezvolta un plan de acțiune și atribuie sarcini

15. Identifica persoane responsabile si parteneri posibili de cooperare
16. Dezvolta un orar revizuit
17. Observa comportamentul participantilor la actiune
18. Inregistreaza procese verbale
19. Discuta cu reprezentantii partidelor politice
20. Discuta cu administratiile locale si regionale
21. Discuta cu alte sindicate
22. Discuta cu operatorul anterior
23. Discuta cu grupari ale calatorilor si clientilor si alte grupuri de actiune locala
24. Convoacă intruniri ale sindicatului
25. Ia in considerare campanii de relatii cu publicul ( standuri cu informatii, fluturasi, declaratii publice)
26. Inregistreaza pasi intermediari si rezultate
27. Pregateste campanii nationale in interiorul sindicatelor, dupa cum este nevoie
28. etc.

#### **IV. Planul de Actiune : competitie corecta si sociala responsabila in transportul local**

1. Pregateste, ca fiind necesara, o prezentare care sa justifice de ce Regulamentul (EC) Nr. 1370/2007 ar trebui aplicat, in locul legislatiei de achizitii publice folosita anterior.
2. Pregateste, ca fiind necesar, un set de argumente care sa arate de ce atribuirile directe sunt preferabile procedurilor competitive de atribuire/licitatie si privatizare
3. Listeaza exemple de atribuirii directe pentru serviciile de transport public
4. Pregateste, ca fiind necesar, un set de consideratii despre de ce remunicipalizarea poate fi avuta in vedere
5. Listeaza exemple de remunicipalizare a serviciilor de transport public (sau alte servicii de transport public)
6. Considera semnificatia obligatiilor de servicii publice in perspectiva necesitatii cresterii promovarii mobilitatii sustenabile in zonele congestionate
7. Inregistreaza praguri pentru standardele de calitate in ceea ce priveste calitatea serviciilor, e.g. standarde de calitate pentru vehicule si linii.
8. Nu uita sa atragi atentia asupra faptului ca aceste standarde de calitate sunt legate de calitatea conditiilor de munca si calificările personalului relevant care furnizează serviciile de transport de calatori, posibila utilizare a exemplelor concrete de standarde de calitate pentru personal (șofat, mentenanță, personal de service si administratie generala)-Sugestie : ex programe de pregătire si calificare ;
9. Listeaza exemple de standarde de calitate ;
10. Termene limita pentru si/sau definirea standardelor sociale pentru asigurarea protectiei lucratorilor, in special prin asigurarea validitatii continue a cnotractelor colective de munca la locul de munca, protejarea locurilor de munca, protejarea contractelor de angajare in cazul unei schimbari de operator, luarea in considerare a unor contracte colective concurentiale si sugestii de procedura, protejarea si/sau obligatia de a aplica acordurile/contractele colective, protejarea drepturilor la reprezentare ale angajatilor, etc... ;

11. Argumente de ansamblu impotriva aplicarii in continuare a procedurilor anterioare de atribuire a contractelor ;
12. Listarea tuturor elementelor regulatorii in Regulamentul (EC) Nr. 1370/2007 ( de la « Atribuire Directe » prin transparenta in atribuirea subcontractelor pana la transparenta in circulatia banilor)
13. Afla cine e este persoana de contact sau cine este responsabil de Regulamentul (EC) Nr. 1370/2007 si ce grad de conceptualizare este necesar, de exemplu autoritate/autoritati competente, contract de servicii, concesiune de servicii etc ;
14. Fa o comparatie si/sau pregateste o prezentare generala, care sa arate avantajele Regulamentului (EC) Nr. 1370/2007 vis-a-vis de precedentele practici nationale in atribuirea de contracte cu privire la serviciile de transport public ;
15. Un plan concret de actiune, inclusiv activitatea de relatii cu publicul ;

16. etc.

**V. La ce altceva trebuie sa mai fie atenti liderii de sindicat ?**

1. Incluziunea planului de actiune in negocierile contractului colectiv de munca/campanie daca este nevoie ;
2. Examineaza si daca este nevoie creeaza premisele pentru un plan de actiune ;
3. Incluziune in programul educational al sindicatului ;
4. Personal sindical de calitate full-time ;
5. etc.

**ETF va doreste mult succes in planul dvs sindical de actiune!**

**CASUTA 1- STUDIU DE CAZ TOULOUSE :**

**Transportul urban si inter-urban din nou proprietate publica**

Transportul inter-urban Haute-Garonne si transportul urban din zona metropolitana a Toulouse-ului (principalul oras al acestui departament), care acopera mai mult de 1.200.000 de locuitori, au aratat ca este posibil sa se inverseze un proces de privatizare, sa se impuna un operator propriu/intern si sa se revina la o companie detinuta public sau la o utilitate publica. Acest proces a avut succes pentru ca a beneficiat de srijin din partea reprezentantilor politici alesi, a oamnelor si a sindicatelor.

SEMVAT ( « Societe d'economie mixte des voyageurs de l'agglomeration toulousaine ») administra reseaua de transport colectiv din Toulouse si din cele mai apropiate suburbii din anul 1973. SEM-WAT era un Parteneriat Public-Privat Institutionalizat de transport(IPPP) in care 80% din capital era public, in timp ce 20% era privat ( detinut in parte de TRANSDEV). In 2004 SEMVAT a pierdut licitatiea, care a fost apoi castigata de o singura companie privata numita Connex ( acum parte din Veolia). Aceasta a insemnat ca intreaga retea a fost privatizata. Dar nu a durat pentru mult timp. Pe 17 noiembrie 2005, dupa o lupta politica stransa in interiorul autoritatii locale din Toulouse, intre primarul de dreapta la momentul respectiv si consiliul general de stanga ( adunarea aleasa la nivel de « departament »), un operator propriu /intern a fost desemnat de la 1 ianuarie 2006, de catre Autoritatea administrativa, pentru intreaga retea. In plus, de la alegerile municipale din 2008, majoritatea de dreapta s-a transformat intr-o minoritate in autoritatile locale.

Dupa pierderea licitatiei pentru contractarea retelei de transport urban, SEMVAT a supravituit pana in august 2006 celorlalte activitati, i.e. serviciile regulate de transport inter-urban, serviciile de transport ale « departamentului », care ii fusesera incredintate ca urmare a unei invitatii la o licitatie organizata de Consiliul General Haute-Garonne. Un operator propriu/ intern sau utilitate publica departamentala a preluat prevederile serviciilor de transport si a preluat angajatii SEMVAT.

## **CASUTA 2- INTREBARI CU PRIVIRE LA « STRUCUTRILE FUNDAMENTALE » ALE PIETEI NATIONALE DE TRANSPORT PUBLIC**

1. Primeste compania plati compensatorii ca sa-si poata indeplini obligatiile de serviciu public ?
2. Are compania drepturi exclusive si sunt acestea legate de o obligatie de a oferi transport si/sau un orar si cum este aceasta reglementata de legislatia nationala ?

**Daca raspunsul la oricare una dintre aceste doua intrebari este « da », atunci Regulamentul (EC) Nr.1370/2007 trebuie aplicat, numai daca nu este exclus in temeiul legislatiei nationale.**

## **CASUTA 3- STUDIU DE CAZ HANOVRA**

### **Atribuirea directa a unui contract de servicii publice catre USTRA in Hanovra, Germania**

USTRA in Hanovra este compania de transport a orasului Hanovra, care pune la dispozitie transport public in peste 200 de rute de autobuz si tramvai in zona metropolitana a Hanovrei (GVH), avand cca. 1900 de angajati. In iulie 2008 pe baza Regulamentului (EC) Nr.1370/2007, autoritatea locala competenta a anuntat atribuirea directa a serviciilor de autobuz USTRA incepand cu 2010 in Jurnalul Oficial al UE. In legatura cu atribuirea directa, USTRA a aplicat la Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) pentru autorizarea rutelor incepand cu 2010. In ianuarie 2009 LNVG a acordat autorizatiile de ruta sub legea atunci aplicabila pentru perioada ianuarie 2009- 9 decembrie 2017.

## **CASUTA 4-STUDIU DE CAZ LUXEMBOURG**

### **Atribuirea directa a unui contract de servicii publice companiei de cai ferate CFL**

Acordul negociat in Luxembourg intre guvern si CFL pentru asigurarea de transport public rutier si feroviar (CFL Busse) pe o durata de 15 ani (2009-2024) pentru intreaga retea de cale ferata si autobuz, asigura multe locuri de munca la CFL cu statutul de functionari publici.

In Luxembourg angajatii cu statut de functionari publici nu pot fi disponibilizati. Cei care sunt nou angajati la CFL pentru prima data primesc statutul de functionari publici.

Pe parcursul acestor 15 ani noii operatori nu vor avea nicio oportunitate de castiga vreun punct de sprijin/contract. Astfel va fi prevenita crearea unor locuri de munca preacare si prost platite si vor fi evitate conflite si dificultati sociale. Compania de transport poate construi un sistem de planificare a personalului de termen lung, timp in care poate investi in avans in capital rulant nou si vehicule noi.

## **CASUTA 5- STUDIU DE CAZ KIEL**

### **Comunicatul de presa comun al BeNEX GmbH si al Orasului Kiel**

*Kiel, 27 februarie 2009*

NBB si orasul Kiel semneaza un acord de re-municipalizare

Astazi in Kiel reprezentantii Orasului Kiel si Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft mbH (NBB) au semnat un acord cu privire la recumpararea actiunilor NBB din Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG).

In 2003 Orasul Kiel a vandut 49% dintre actiunile KVG catre Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft (NBB), un subsidiar al BeNex GmbH si Vineta Verkehrsgesellschaft mbH. « KVG este o intreprindere economica solida si bine echipata pentru viitor » a spus Peter Steinhart directorul BeNEX GmbH. « Dorim orasului Kiel si in special angajatilor KVG toate succesele », a intarit Jurgen Ubben directorul Vineta Verkehrsgesellschaft mbH.

“Recumpararea acestor actiuni este foarte importanta, atat pentru capitalul regional, cat si pentru angajatii KVG: “Acum putem acorda direct contractul pentru transport », a explicat primarul Kiel-ului Angelika Volquartz. Ea a multumit NBB pentru negocierile constructive si angajatilor KVG pentru flexibilitatea lor. « Aceasta era singura cale prin care puteam obtine un compromis functional, astfel incat sa putem avea atat un sistem de transport public eficient si in acelasi timp sa protejam locurile de munca. »

## **CASUTA 6- ARGUMENTE PENTRU STANDARDE SOCIALE SI DE CALITATE**

### **CONSIDERATIA 17**

In concordanta cu principiul subsidiaritatii, autoritatile competente sunt libere sa stabileasca criteriile sociale si calitative pentru a mentine si ridica calitatea standardelor pentru obligatiile de servicii publice, cum ar fi atat conditiile minime de munca, drepturile calatorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusa, protectia mediului, siguranta calatorilor si a angajatilor, cat si obligatiile ce decurg din contractele colective si alte reguli si acorduri cu privire la locurile de munca si la protectia sociala in locatiile de unde este asigurat respectivul serviciu. Pentru a asigura termeni de competitie transparenti si comparabili intre operatori si pentru a evita riscul de dumping social, autoritatile competente ar trebui sa fie libere sa poata impune serviciilor standarde sociale si de calitate specifice.

Regulamentul (EC) 1370/2007)

## **CASUTA 7-PERMISSIVITATEA STANDARDELOR SOCIALE SI DE CALITATE**

### **Art. 4 (5)**

Fara a prejudicia legislatia nationala sau comunitara, inclusiv contractele colective dintre partenerii sociali, autoritatile competente pot cere operatorului de serviciu public selectat sa acorde personalului preluat anterior, pentru a-si desfasura activitatea de asigurare a serviciilor, drepturi care i s-ar fi convenit, daca ar fi avut loc un transfer in sensul Directivei 2001/23/EC.

Acolo unde autoritatile competente cer ca operatorii de servicii publice sa se conformeze anumitor standarde sociale, documente de licitatie si contractele de servicii publice vor lista personalul in cauza si vor da detalii transparente cu privire la drepturile lor contractuale si la conditiile sub care angajatii sunt considerati ca fiind legati de respectivele servicii.

(Regulamentul (EC) 1370/2007)

### **Art. 4 (6)**

Acolo unde autoritatile competente, in concordanta cu legislatia nationala, cer operatorilor de servicii sa se conformeze anumitor standarde, aceste standarde vor fi incluse in documentele de licitatie si in contractele de servicii publice.

(Regulamentul (EC) 1370/2007)

## **CASUTA 8- PROTECTIA LUCRATORILOR CONSIDERATIA 16**

Acolo unde finalizarea unui contract de servicii publice poate conduce la o schimbare de operator de servicii publice, ar trebui sa fie posibil ca autoritatile competente sa poata cere operatorului de servicii publice ales sa aplice prevederile Consiliului.

Directiva 2001/23/EC, din data de 12 martie 2001, se refera la aproximarea legilor statelor membre, ca legi sunt legate de protejarea drepturilor angajatilor in cazul unui transfer al intreprinderii /afacerii sau al unor parti ale intreprinderii/afacerii. Aceasta Directiva nu impiedica statele membre sa protejeze conditiile de transfer a altor drepturi ale angajatilor, decat cele acoperite de Directiva 2001/23/EC si astfel, daca este cazul, luand in considerare standardele sociale stabilite de legile nationale, reglementarile sau prevederile administrative sau acordurile sau contractele colective intre partenerii sociali.

(Regulamentul (EC) 1370/2007)

## CASUTA 9- STUDIU DE CAZ STOCKHOLM I (VEZI ANEXELE I SI II)

### Metode de protejare a locurilor de munca si drepturilor lucratorilor in licitatii

In Suedia transportul urban public a fost scos la licitatie din 1989, iar caile ferate din 1993. Sindicatele suedeze au reusit sa obtina contracte colective la nivel national, atat pentru sectorul de autobuze, cat si pentru sectorul feroviar si gradual au crescut la un nivel bun conditiile de care beneficiaza lucratorii in transportul public de calatori. Problema care ramane este protectia locului de munca al angajatilor si a drepturilor obtinute, in cazul unei schimbari de operator din cauza procesului de licitatie/procedurii competitive. In orasul Stockholm syndicatele pot relata o poveste de succes. Prin lobby continuu pe langa administratia orasului, syndicatele au reusit sa asigure clauzele de protectie ale lucratorilor, inclusiv a tuturor drepturilor obtinute (cum ar fi dreptul la pensie), pentru toate invitatiile la licitatie facute de AB Storstockholms Lokaltrafik ( Traficul Local din zona Metropolitana a Stockholmului).

#### Extract din contractul dintre autoritatea competenta din Stockholm « AB Storstockholms Lokal Trafik » si operatorul Ekerö Bus Company

<p>6. Personalul</p> <p>6.1 General.</p> <p>(...)</p> <p>Operatorul de traffic va urma reglementarile aplicabile pietei muncii, cum ar fi atat reglementari referitoare la orele de munca si reglementari referitoare la orele suplimentare, cat si, acolo unde este aplicabil, contractile colective. Operatorul de trafic va aplica, pe durata intregului contract, cel putin nivelul</p>	<p>salariar care era in vigoare la data transferului, exceptand cazul in care operatorul de trafic a incheiat alt acord cu angajatii.</p> <p>(...);</p> <p>6.3 Mediul de munca</p> <p>Operatorul de trafic va planifica, administra si exercita control sistematic asupra actiunilor legate de asigurarea traficului in asa maniera incat sa fie asigurat un mediu bun de lucru la locurile de munca si sa fie indeplinite cerintele stipulate de legislatia in vigoare in legatura cu mediul de lucru. In consecinta, operatorul</p>	<p>de trafic va incerca alaturi de SL, sa imbunatateasca continuu mediul de lucru al personalului.</p> <p>Se va lucra sistematic la mediul de lucru, ca si cum ar fi o activitate zilnica, obisnuita a companiei... Aceasta... va include toate conditiile fizice, psihologice si sociale care pot avea efecte asupra mediului de lucru</p> <p>.</p>
---	---	--

**CASUTA 10-EXTRACT DIN LEGISLATIA NORVEGIANA CARE IMPLEMENTEAZA  
REGULAMENTUL (EU) 1370/2007**

**Act despre Serviciile Profesionale de Transport pentru Vehicule sau Vapoare »**

( « Actul Serviciilor Profesionale de Transport » )

(...)

**Sectiunea 8. Atribuirea unei licente prin licitatie/procedura competitiva de atribuire**

- (1) o licenta dupa cum decurge din sectiunile 6 si 7 poate fi atribuită prin licitatie
- (2) regulile din sectiunile de la 16-2 la 16-7 ale Actului Mediului de Lucru, cu privire la drepturile angajatilor in cazul unui transfer de proprietate al intreprinderilor vor fi aplicabile corespunzator atunci cand licenta este atribuită prin licitatie, cu conditia ca intreprinderea sa fie operationala cu aceleasi mijloace de transport atat inainte, cat si dupa licitatie.
- (3) Autoritatea care emite licenta va informa partile care doresc sa participe la licitatie/procedura competitivă de atribuire cu privire la numarul de angajati ai intreprinderii care detine licenta la momentul respectiv pentru serviciile licitate, cu privire la varsta lor, vechime, nivel salarial si conditii de munca.
- (4) Autoritatea ca emite licenta poate cere informatii, dupa cum se mentioneaza la punctul (3), de la partea care detine o licenta, cum decurge din sectiunile (6) si (7).
- (5) Partea careia ii este atribuită/acordata licenta prin licitatie/procedură competitivă de atribuire trebuie sa se asigure ca angajatii care lucreaza direct la performanta contractului vor primi un nivel de plata si conditii de munca, care nu sunt inferioare celor care decurg din contractul colectiv cu privire la salariu de la nivel national din momentul respectiv, sau inferior nivelului obisnuit din respectiva profesie sau loc de munca. O obligatie corespunzatoare se aplica si subcontractorilor.**
- (6) Subsectiunile de la (2) la (5) se vor aplica de asemenea si atunci cand procedura competitivă de atribuire este desfasurata de o companie de management comisionata de catre autoritatea care emite licitatie.
- (7) Ministerul poate adauga/emite noi reglementari cu privire la procedurile competitive de atribuire.

**CASUTA 11-STUDIU DE CAZ STOCKHOLM II  
CRITERIILE SOCIALE ALE “UNEI RELATII BUNE CU REPREZENTANTII  
LUCRATORILOR”**

In Stockholm Caietele de sarcini/specificatiile de licitatie pentru contractele de servicii publice cer de asemenea, sub titlul de « Calitate », aplicarea contractului colectiv si a « bunelor relatii cu reprezentantii lucratorilor ». Cei care participa la licitatie si pot dovedi ca respecta aceste cerinte obtin un scor mai ridicat in procesul de evaluare.

SEKO, sindicatul care organizeaza lucratorii din caile ferate, metrou si tramvaie, a construit propriul sistem de punctare a conditiilor pentru candidati, sistem pe care il trimit politicienilor si autoritatilor locale. « Catalogul de puncte » SEKO a stipulat cerintele sindicatelor cu privire la standardele pe care trebuie sa le indeplineasca cei care participa la licitatie, daca doresc sa obtina cel mai mare numar de puncte in procesul de evaluare.

Aceasta clauza strategica i-a facut pe participantii la licitatie foarte interesati sa comunice cu sindicatele inainte de a-si trimite oferta si SEKO a reusit sa-i convinga pe toti participantii la licitatie sa nu-si subcontracteze serviciile.

Pe baza « calitatii » si « respectarii cerintelor sociale », asa cum sunt descrise, compania MTR din Hong Kong a castigat licitatie pentru metroul din Stockholm.

## HARTA PENTRU UN « CONVOI SOCIAL »

### De verificat la nivel national

- Vezi listele schematiche Art I-III
- Pregateste ca fiind necesara o justificare pentru aplicarea 1370/2007 in locul reglementarilor precedente cu privire la atribuire
- Un set de argumente pentru de ce este preferabila o atribuire directa fata de o licitatie/competitie publică
- Identifica actorii
- Decide cine poate sprijini actiunea

### De verificat la nivel social

- Vezi listele schematiche Art. I-III
- Pregateste ca fiind necesare: un set de argumente pentru implementarea “standardelor sociale” ca un « convoi social »
- ...

### De verificat la nivelul actiunii

- Vezi listele schematiche Art.I-III
- Listeaza toate argumentele impotriva aplicarii in continuare a precedentelor proceduri de atribuire
- Un plan concret de actiune.

## CASUTA 12-STUDIU DE CAZ AMSTERDAM

### O campanie de succes impotriva licitarii transportului public al orasului

In 2002, guvernul local din Amsterdam a decis sa-si scoata la licitatie/procedura competitiva de atribuire pentru transportul public. Sindicatul FNV Bondgenoten si Comitetul de intreprindere in cooperare cu doua partide politice importante in comunitatea din Amsterdam au initiat o campanie impotriva privatizarii transportului public local si pentru protejarea companiei de transport public a orasului Amsterdam. Au adunat semnaturi pentru un referendum al cetatenilor Amsterdamului si au reusit prin aceasta campanie sa atraga atentia asupra planurilor de privatizare ale guvernului orasului. Au stimulat o dezbatere intre locuitori despre cum ar arata in opinia lor un serviciu de transport public de calitate. Ca rezultat guvernul orasului a decis sa-si retraga planurile de licitatie. Din fericire o clauza gasita in legislatia nationala olandeza, care stipuleaza ca in cele mai mari patru orase din Olanda, guvernul orasului decide daca sa scoata sau nu la licitatie. Fara presiune publica aceasta clauza nu ar fi fost folosita vreodata.

## CASUTA 13- STUDIU DE CAZ MARSILIA

### Victoria serviciilor publice

Marsilia (sud-estul Franței) este unul dintre putinele orașe franceze majore, care își conduce propria rețea municipală de transport urban. Regia de Transporturi din Marsilia (RTM- Regie des Transports de Marseille), o companie publică, este operatorul propriu al autorității manageriale/administrative, Comunitatea Urbană a Marsiliei Provincie Metropolitană (CUM - Communauté Urbaine de marseille Provence Metropole). RTM are circa 3000 de angajați care asigură servicii pentru peste un milion de locuitori în întreaga zonă metropolitană a Marsiliei.

În 2005, fosta majoritate politică a CUM, sub conducerea de dreapta a primarului de atunci a decis să «delege o parte din acest serviciu public» («a delega» este cuvântul folosit în franceză), mai precis, construcția și conducerea a două linii de tramvai. Singura companie care a licitat ca urmare a invitațiilor la licitație a fost Veolia.

Autoritățile de dreapta au argumentat la momentul respectiv că Banca Europeană de Investiții (EIB-European Investment Bank) a impus deschiderea pieței către competitori pentru a putea acorda un împrumut cu rată scăzută, dar Banca Europeană de Investiții a negat că ar fi impus o asemenea condiție. Se crede că ideea era menită să fragmenteze întreaga rețea și să ofere sectorului privat cele mai profitabile părți.

Angajații RTM au decis să se organizeze și să se opună. Până la sfârșitul lui 2005 toate sindicatele franceze reprezentate în companie au intrat în grevă.

O procedură de tribunal lansată de municipalitate a decis că greva era ilegală și a impus plata de penalități. Sub o asemenea presiune greva a luat sfârșit după 46 de zile.

Confruntată cu o opoziție majoră împotriva proiectelor sale, CUM a decis să se retragă și să încredințeze operațiunea tramvaielor unei afaceri comune (joint venture) sau grupări de interes economic RTM/ Veolia.

Dar opoziții oricărei forme de privatizare, i.e. CGT, CFDT și orientarea de stângă a CUM și oficialii progresiști au decis să combată întregul proces printr-o procedură legală. La data de 6 iulie 2007, procedurile de promulgare a regulilor interne ale RTM și adoptarea principiului delegării către sectorul privat au fost anulate în instanță. La data de 29 octombrie, Curtea de Casație a decis că greva din toamna anului 2005 a fost legală. La data de 21 ianuarie 2008 alta curte a declarat decizia de a acorda administrarea tramvaielor către Veolia ca nulă și lipsită de sens. Echilibrul de putere format la sfârșitul lui 2005 a avut un impact important pe parcursul întregii perioade.

În final, CUM a decis că RTM va fi singurul operator al rețelei foarte extinse de transport din Marsilia, care cuprinde trei mijloace de transport, i.e. autobuz, metrou și tramvai. Veolia, compania multinațională, a pierdut, fiind învinsă de angajați și cetățeni. RTM, o companie publică, a păstrat monopolul asupra rețelei de transport urban din zona metropolitană a Marsiliei.

## ANEXA 1

### Extract din contractul dintre autoritatea pentru transport public din Stockholm si Compania Ekero Bus

AB Storstockholms Lokal Trafic

[Traficul Local din Zona Metropolitana a Stockholmului]

Busstrafikupphanding E16 Ekero

[Depratmentul de Cumparari al Ekero  
Bus Company E16]

21.05.2007

Acordul de Trafic- text principal

Intre AB Storstockholms Local Traffic de o parte, numar de companie 556013-0683 ( mai jos referit la prin « SL »)

si de cealalta parte

[specific]

(mai jos referit la prin « Operator de Trafic »)

Mai jos sunt referitor la prin « Partenerii »,

Au incheiat astazi urmatorul acord ( referitor la mai jos prin « Acord de trafic –text principal ») cu apendicele ( impreuna fiind referitoare la « Acordul de Trafic »), referitor la zona de trafic a Ekero.  
(.....)

#### **6. Personalul**

##### **General**

Operatorul de trafic isi va asuma responsabilitatea pentru personalul precedentului oprator de trafic, care personal este implicat in munca legata de trafic. Reglementarile legii (1982 :80) despre protectia locului de munca si legea (1976 :580) despre participarea angajatilor in procesul de luare a deciziilor vor fi respectate referitor la cele expuse mai sus. Ceea ce este spus aici nu se aplica angajatilor care se opun unui astfel de transfer.

Operatorul de trafic va avea la dispozitie in orice moment personal suficient si calificat pentru a desfasura munca legata de trafic. Cu alte cuvinte, operatorul de trafic va recruta si instrui personal in functie de cum cerinte.

Operatorul de trafic va urma reglementarile aplicabile pietei muncii, cum ar fi atat reglementari referitoare la orele de munca si reglementari referitoare la orele suplimentare, cat si, acolo unde este aplicabil, contractele colective. Operatorul de trafic va aplica, pe durata intregului contract, cel putin nivelul salarial care era in vigoare la data transferului, exceptand cazul in care operatorul de trafic a incheiat alt acord cu angajatii.

Personalul va purta uniforma operatorului de trafic, aproavata de SL, pe durata activitatilor de serviciu.

Costurile de personal ale operatorului de trafic, inclusiv costurile posibilelor neajunsuri/neconcordante de serviciu sau echivalent, pe care operatorul de trafic intentioneaza sa le cumpere de la SL, pentru ca apoi sa-si aprovizioneze personalul, vor fi acoperite de indemnizatia de baza a operatorului de trafic, in concordanta cu punctul 14.1 de mai jos. In consecinta SL nu poate, pe calea unui acord suplimentar/special la Acordul de Trafic sa inlocuiasca operatorul de trafic in ceea ce priveste costurile operatorului de trafic datorate neconcordantelor de serviciu sau echivalent. Mai multe prevederi referitoare la personal sunt stipulate in apendicele 15, pana la transferul de personal inainte si in legatura cu inceperea Traficului, precum si in apendicele 6-7.

## **6.2 Discriminarea**

In conducerea retelei de trafic, operatorul de trafic va respecta in orice moment legislatia anti-discriminare in vigoare.

## **6.3 Mediul de lucru**

Operatorul de trafic va planifica, administra si exercita control sistematic asupra actiunilor legate de asigurarea traficului in asa maniera incat sa fie asigurat un mediu bun de lucru la locatiile de munca si sa indeplineasca cerintele stipulate de legislatia in vigoare in legatura cu mediul de munca. In consecinta, operatorul de trafic va incerca alaturi de SL, sa imbunatateasca continuu mediul de lucru al personalului.

Se va lucra sistematic la mediul de lucru, ca si cum ar fi o activitate zilnica, obisnuita a companiei... Aceasta... va include toate conditiile fizice, psihologice si sociale care pot avea efecte asupra mediului de lucru.

## **6.4 Certificarea Soferilor de Autobuz**

Toti soferii de autobuz care se afla in serviciul SL in schema conducerii operatiunilor de trafic, in concordanta cu Acordul de Trafic, vor fi certificati in concordanta cu sistemul SL TF de certificare a soferilor. Aceasta cerinta va fi indeplinita la cel putin un an dupa inceperea traficului. Un certificat este valid pentru cinci ani, iar dupa acea perioada va avea loc o alta certificare.

Prevederi suplimentare cu privire la certificare sunt stipulate in apendicele 6.

## ANEXA 2

### **Descrierea procedurilor referitoare la personal trebuie aplicate la SL-Trafic inaintea schimbarii operatorului**

1. Decizia consiliului SL de a schimba operatorul de trafic
2. Prezentul operator de traffic si operatorul de trafic care va prelua operatiunea, vor lua legatura cu syndicatele locale corespunzatoare pentru negocieri, in concordanta cu 11§ MBL. Exemple de intrebari de negociere ar fi care parte a companiei va fi transferata, timpul estimat, procedurile practice referitoare la afacere si schimbarea angajatorului etc.
3. Operatorul de trafic care va prelua ca conduce posibilele negocieri cu partea opusa cu scopul de a rezolva punctele de negociere referitoare la ce termeni de angajare vor fi aplicati personalului care se transferă. Daca exista neintelegeri in legatura cu noii termeni de angajare in acord cu legea, termenii de angajare ai precedentului angajator vor fi aplicati pe durata unei perioade de tranzitie de pana la un an.
4. Vor fi trimise chestionare scrise personalului, catre prezentul operator de trafic/angajator, pentru a afla daca peronalul va accepta sau nu transferul companiei sau daca se opune noului angajator. Raspunsul trebuie dat in circa doua saptamani.
5. Imediat ce termenul limita de raspuns de doua saptamani a expirat, prezentul operator de trafic va informa operatorul de trafic ce urmeaza sa preia controlul cu privire la care membrii personalului doresc sa se transfere, sarcinile acestora, fisa postului si responsabilitatile. Daca un raspuns nu a fost primit de la anumiti indivizi, acestia vor fi intrebati prompt pentru a li se afla punctul de vedere. Raspunsurile primite mai tarziu vor si ele transmise operatorului ce va prelua controlul cat se poate de repede.
6. Prezentul operator de trafic/angajator va gasi o pozitie alternativa pentru acei membri ai personalului care se opun transferului si va lua legatura cu sindicatul local pentru negocieri in concordanta cu 11§ MBL (29 § LAS). Intrebarile de negociere vor fi o propunere de transfer si determinarea surplusului de personal si propunerea in consecinta a terminarii contractului ( concedierii), pe motivul lipsei de munca. O prevenire poate fi trimisa catre Lansarbetsnämnden (comitetul/consiliul provincial al muncii). Instiintarea terminarii contractului (concedierii) va fi trimisa, urmand inceperea perioadei de preaviz.
7. Operatorul de trafic/angajatorul, care va prelua controlul, va incepe procesul de recrutare in acelasi timp pentru a putea ocupa eventualele posturi libere ce pot aparea pe parcursul perioadei de transfer. Se ia legatura cu personalul care a declarat ca doreste sa se transfere.
8. La momentul transferului acei membri ai perosnalului care au raspuns intrebarii scrise ca nu se opun transferului se vor muta la noul angajator printr-un contract automat de angajare. Prezentul operator de trafic/angajator va informa operatorul de trafic care preia controlul companiei despre zilele libere ale angajatilor/CO si operatorii de trafic vor decide intre ei asupra costurilor timpului de concediu ramas. Din moment ce un anumit numar de zile de munca inca trebuiesc recuperate, o persoana careia i se va incheia contractul de munca se poate muta la operatorul de trafic pentru a lucra pe parcursul perioadei de preaviz.
9. Cel mai tarziu, la o luna dupa transfer operatorul de trafic care preia controlul va emite un certificat de angajare pentru personalul transferat. Din punct de vedere legal nu exista cerinte speciale referitoare la forma contractului de angajare si a transferului, in acord cu legea 6b § LAS transferul contractului de angajare are loc automat (pentru acei membri ai personalului care nu s-au opus schimbarii angajatorului in raspunsul intrebarii scrise).
10. Cu toate acestea, angajatul va fi informat in scris despre termenii de angajare schimbati. Această asanumita «obligatie de clarificare» este stipulata in 6a§LAS si un certificat de angajare este forma practica si incetatenita de a transmite asemenea informatii.

**REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007  
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
din 23 octombrie 2007**

**Privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a  
Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 și 89,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratat<sup>3</sup>,

întrucât:

(1) Articolul 16 din Tratat confirmă locul ocupat de serviciile de interes economic general în rândul valorilor comune ale Uniunii.

(2) Articolul 86 alineatul (2) din Tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

(3) Articolul 73 din Tratat constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2). Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru.

(4) Principalele obiective ale Cărții albe a Comisiei din 12 septembrie 2001, "Politica europeană în domeniul transportului pentru anul 2010: momentul deciziei", sunt: garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate prin intermediul concurenței reglementate, garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională, sau oferirea de condiții tarifare specifice anumitor categorii de călători, cum ar fi pensionarii, și eliminarea disparităților între întreprinderile de transport din diferite State Membre care pot da naștere unor denaturări substanțiale ale concurenței.

(5) În prezent, multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial.

---

<sup>1</sup> JO C 195, 18.08.2006, pag. 20.

<sup>2</sup> JO C 192, 16.08.2006, pag. 1.

<sup>3</sup> Avizul Parlamentului European din 14 noiembrie 2001 (JO C 140 E, 13.06.2002, pag. 262), Poziția comună a Consiliului din 11 decembrie 2006 (JO C 70 E, 27.03.2007, pag. 1) și Poziția Parlamentului European din 10 mai 2007. Decizia Consiliului din 18 septembrie 2007.

Autoritățile competente ale Statelor Membre trebuie să poată acționa pentru a se asigura că asemenea servicii sunt prestate. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor. În cazul în care Statele Membre decid, în conformitate cu prezentul Regulament, să excludă anumite norme generale din domeniul de aplicare al acestuia, ar trebui să se aplice regimul general privind ajutoarele de stat.

(6) Multe State Membre au adoptat reglementări care prevăd atribuirea de drepturi exclusive și de contracte de servicii publice cel puțin pe o parte a pieței lor de transporturi publice, în temeiul unor proceduri de atribuire transparente și competitive echitabile. În consecință, schimburile comerciale dintre Statele Membre s-au dezvoltat în mod semnificativ, și o serie de operatori de servicii publice oferă în prezent servicii publice de transport de călători în mai multe State Membre. Cu toate acestea, evoluțiile reglementărilor naționale au dus la disparități între procedurile aplicate și au generat insecuritate juridică în ceea ce privește drepturile operatorilor de servicii publice și obligațiile autorităților competente. Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea Statelor Membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare<sup>4</sup> nu reglementează modul în care urmează să fie atribuite Contractele de servicii publice în Comunitate și, în special, circumstanțele în care acestea ar trebui să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire. Ar fi, prin urmare, necesară o actualizare a cadrului juridic comunitar.

(7) Studiile efectuate și experiența Statelor Membre în care există de mai mulți ani concurență în sectorul transporturilor publice arată că, în condițiile existenței unor garanții corespunzătoare, introducerea unei concurențe reglementate între operatori duce la servicii mai atractive și mai inovatoare la costuri mai scăzute și că acest lucru nu este susceptibil să împiedice îndeplinirea sarcinilor speciale atribuite operatorilor de servicii publice. Această abordare a fost confirmată de Consiliul European în cadrul așa-numitului Proces de la Lisabona din 28 martie 2000, care a invitat Comisia, Consiliu și Statele Membre să "acelereze liberalizarea în domenii cum ar fi ... transportul", în conformitate cu competențele lor respective.

(8) Ar trebui să se permită ca piețele transportului de călători care fac obiectul unei dereglementări și în cadrul cărora nu există drepturi exclusive să își păstreze caracteristicile și modul de funcționare, în măsura în care acestea sunt compatibile cu cerințele Tratatului.

(9) Pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și alege în mod liber operatorii de servicii publice, ținând seama de interesele întreprinderilor mici și mijlocii, în condițiile prevăzute în prezentul Regulament. Pentru a garanta aplicarea principiilor transparenței, egalității de tratament privind operatorii aflați în concurență și proporționalității, atunci când sunt acordate compensații sau drepturi exclusive este esențial ca un contract de servicii publice încheiat între autoritatea competentă și operatorul de servicii publice ales să definească natura obligațiilor de serviciu public și

---

<sup>4</sup> JO L 156, 28.06.1969, pag. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.06.1991, pag. 1).

retribuția convenită. Forma sau denumirea Contractului poate varia în conformitate cu sistemele juridice ale Statelor Membre.

**(10)** Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, nu se consideră oportun ca prezentul Regulament să reglementeze atribuirea Contractelor de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, organizarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare și, în măsura în care nu sunt reglementate de prevederi specifice ale dreptului comunitar, pe apele maritime naționale este supusă respectării principiilor generale ale Tratatului, cu excepția cazului în care Statele Membre decid să aplice prezentul Regulament respectivelor domenii specifice. Dispozițiile prezentului Regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare și pe ape maritime naționale într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.

**(11)** Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile de transport de marfă, nu se consideră oportun ca prezentul Regulament să reglementeze atribuirea de contracte de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, la trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, organizarea serviciilor de transport de marfă ar trebui să fie supusă respectării principiilor generale ale Tratatului.

**(12)** Din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private. Prezentul Regulament se bazează pe principiul neutralității în ceea ce privește regimul proprietății menționat la articolul 295 din Tratat, pe principiul dreptului Statelor Membre de a defini serviciile de interes economic general menționat la articolul 16 din Tratat, precum și pe principiile subsidiarității și proporționalității menționate la articolul 5 din Tratat.

**(13)** Unele servicii, legate adesea de o infrastructură anume, sunt exploatate în principal datorită interesului istoric sau turistic pe care îl prezintă. Având în vedere faptul că scopul acestor exploatare este vădit diferit de prestarea transportului public de călători, nu este, prin urmare, necesar ca acestea să fie reglementate de normele și procedurile care se aplică în cazul obligațiilor de serviciu public.

**(14)** În cazul în care autoritățile competente răspund de organizarea rețelei publice de transport, în afară de exploatarea efectivă a serviciului de transport, acest lucru poate să includă o gamă întreagă de alte activități și obligații pe care autoritățile competente trebuie să aibă libertatea fie de a le îndeplini ele însele, fie de a le încredința, în tot sau în parte, unui terț.

**(15)** Contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență. Pentru a reduce la minimum denaturarea concurenței, protejând în același timp calitatea serviciilor, Contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Prelungirea unor astfel de Contracte ar putea să se facă sub rezerva unei confirmări pozitive din partea utilizatorilor. În acest context, este necesar să se prevadă prelungirea Contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial, în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și în cazul regiunilor ultraperiferice astfel cum sunt menționate la articolul 299 din Tratat, din cauza caracteristicilor și a constrângerilor speciale ale acestora. În plus, în cazul în care un operator de servicii publice investește în infrastructură sau în material rulant și în vehicule

care au caracter excepțional, în sensul că ambele implică fonduri însemnate, și cu condiția ca respectivul Contract să fie atribuit în urma unei proceduri competitive echitabile de atribuire, ar trebui să poată fi acordată o prelungire pe termen chiar mai lung.

**(16)** În cazul în care încheierea unui Contract de servicii publice poate duce la schimbarea operatorului de servicii publice, ar trebui ca autoritățile competente să poată cere operatorului de servicii publice ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației Statelor Membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>5</sup>. Directiva menționată nu împiedică Statele Membre să protejeze alte condiții privind transferul drepturilor angajaților decât cele reglementate prin Directiva 2001/23/CE și, ca urmare, dacă este cazul, să țină seama de standardele sociale stabilite de actele cu putere de lege și de actele administrative naționale, sau de Contractele colective, ori de Acordurile încheiate între partenerii sociali.

**(17)** În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente Contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul. Pentru a asigura condiții concurențiale transparente și comparabile între operatori și pentru a evita riscul de dumping social, autoritățile competente ar trebui să aibă dreptul să impună standarde de calitate specifice în domeniul social și al serviciilor.

**(18)** Sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire. Cu toate acestea, pentru a asigura condiții de concurență echitabile, această opțiune de prestare proprie trebuie să fie strict controlată. Autoritatea competentă sau grupul de autorități competente care oferă servicii publice integrate de transport de călători, în mod colectiv sau prin intermediul membrilor săi, ar trebui să exercite controlul necesar. De asemenea, unei autorități competente care prestează propriile servicii de transport sau unui operator intern ar trebui să i se interzică participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității respective. Autoritatea care deține controlul asupra operatorului intern respectiv ar trebui să poată să îi interzică operatorului respectiv participarea la procedurile competitive de atribuire organizate pe teritoriul său. Restricțiile cu privire la activitățile unui operator intern nu aduc atingere posibilității de a atribui direct Contracte de servicii publice în cazurile în care acestea vizează transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiele. Mai mult, atribuirea directă de Contracte de servicii publice pentru transportul feroviar greu nu împiedică autoritățile competente să atribuie unui operator intern Contracte de servicii publice pentru servicii publice de transport de călători cu alte moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiul.

**(19)** Subcontractarea poate contribui la un transport în comun pentru călători mai eficient și face posibilă participarea întreprinderilor, altele decât operatorul de servicii publice căruia i-a fost acordat Contractul de servicii publice. Cu toate acestea, în scopul utilizării optime a

---

<sup>5</sup> JO L 82, 22.03.2001, pag. 16.

fondurilor publice, autoritățile competente ar trebui să fie în măsură să stabilească modalitatea de subcontractare a serviciilor lor publice de transport de călători, în special în cazul serviciilor prestate de către un operator intern. Mai mult, subcontractanților nu ar trebui să li se interzică participarea la proceduri competitive de atribuire pe teritoriul oricărei autorități competente. Selecția unui subcontractant de către autoritatea competentă sau operatorul intern al acesteia trebuie să fie realizată în conformitate cu dreptul comunitar.

**(20)** În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind Contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din Tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament. În special, dispozițiile prezentului Regulament nu aduc atingere obligațiilor care revin autorităților publice în temeiul Directivelor privind atribuirea de Contracte de achiziții publice, în cazul în care Contractele respective de servicii publice se înscriu în domeniul de aplicare al acestor Directive.

**(21)** Ar trebui garantată protecția juridică efectivă nu numai pentru atribuirea de contracte ce intră în domeniul de aplicare al Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a Contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale<sup>6</sup> și al Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a Contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii<sup>7</sup>, ci și pentru alte contracte atribuite în temeiul prezentului Regulament. O procedură efectivă privind căile de atac este necesară și ar trebui să fie comparabilă, după caz, cu procedurile relevante prevăzute în Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea Contractelor de achiziții publice de produse și a Contractelor publice de lucrări<sup>8</sup> și în Directiva 92/13/CEE a Consiliului din 25 februarie 1992 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative referitoare la aplicarea normelor comunitare cu privire la procedurile de achiziții publice ale entităților care desfășoară activități în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor<sup>9</sup>.

**(22)** Unele invitații de participare la procedura competitivă de atribuire fac necesare definirea și descrierea unor sisteme complexe de către autoritățile competente. De aceea, aceste autorități ar trebui să fie împuternicite ca, atunci când atribuie contracte în astfel de cazuri, să negocieze detaliile respective cu unii sau cu toți potențialii operatori de serviciu public, după ce ofertele au fost depuse.

**(23)** Invitațiile de participare în vederea atribuirii de Contracte de servicii publice nu ar trebui să fie obligatorii în cazurile în care contractele se referă la sume sau distanțe mici. În acest sens, sumele sau distanțele mai mari ar trebui să permită autorităților competente să țină seama de interesele speciale ale întreprinderilor mici și mijlocii. Autorităților competente nu ar trebui să li se permită să divizeze contractele sau rețelele, pentru a evita organizarea unei proceduri competitive de atribuire.

---

<sup>6</sup> JO L 134, 30.04.2004, pag. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, pag. 107).

<sup>7</sup> JO L 134, 30.04.2004, pag. 114. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului.

<sup>8</sup> JO L 395, 30.12.1989, pag. 33. Directivă modificată prin Directiva 92/50/CEE (JO L 209, 24.07.1992, pag. 1).

<sup>9</sup> JO L 76, 23.03.1992, pag. 14. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE.

**(24)** În cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament.

**(25)** Transportul public feroviar de călători prezintă aspecte specifice legate de volumul investițiilor și de costurile infrastructurii. În martie 2004, Comisia a prezentat o propunere de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare<sup>10</sup>, astfel încât să garanteze accesul tuturor întreprinderilor feroviare comunitare la infrastructura tuturor Statelor Membre în scopul exploatării serviciilor internaționale de transport de călători. Scopul prezentului Regulament este de a institui un cadru juridic pentru compensare și/sau drepturi exclusive pentru Contractele de servicii publice, și nu de a liberaliza suplimentar piața serviciilor de transport feroviar.

**(26)** În cazul serviciilor publice, prezentul Regulament permite fiecărei autorități competente, în contextul unui Contract de servicii publice, să își aleagă operatorul de servicii publice de transport de călători. Date fiind diferențele între modurile în care Statele Membre își organizează teritoriul în această privință, autoritățile competente pot primi în mod justificat permisiunea de a atribui direct Contracte de servicii publice pentru călătoriile pe calea ferată.

**(27)** Compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuiască un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor.

**(28)** În urma unei analize adecvate a tuturor efectelor pe care le are respectarea obligațiilor de serviciu public asupra cererii de servicii publice de transport de călători, în cadrul schemei de calcul din Anexă, autoritatea competentă și operatorul de servicii publice pot dovedi că s-a evitat compensarea în exces.

**(29)** În vederea atribuirii de Contracte de servicii publice, cu excepția măsurilor de urgență și a contractelor privind distanțe mici, autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a face public, cu cel puțin un an înainte, faptul că intenționează să atribuiască astfel de contracte, astfel încât să permită un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice.

**(30)** Contractele de servicii publice atribuite direct ar trebui să facă obiectul unei transparențe sporite.

**(31)** Dat fiind faptul că autoritățile competente și operatorii de serviciu public au nevoie de timp pentru a se adapta la dispozițiile prezentului Regulament, ar trebui să fie prevăzute dispoziții tranzitorii. În vederea atribuirii treptate a Contractelor de servicii publice în conformitate cu prezentul Regulament, Statele Membre ar trebui să transmită Comisiei un

---

<sup>10</sup> JO L 237, 24.08.1991, pag. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, pag. 344).

raport privind progresele înregistrate, în termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție. Comisia poate propune măsuri corespunzătoare pe baza acestor rapoarte.

**(32)** În cursul perioadei de tranziție, autoritățile competente pot pune în aplicare dispozițiile prezentului Regulament la date diferite. Prin urmare, este posibil ca, în cursul acestei perioade, operatorii de serviciu public de pe piețele încă neafectate de dispozițiile prezentului Regulament să își depună ofertele pentru Contracte de servicii publice pe piețe care s-au deschis mai rapid concurenței controlate. Pentru a evita, prin intermediul unor acțiuni proporționate, orice dezechilibre la deschiderea pieței de transporturi publice, autoritățile competente ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza, în cursul celei de-a doua jumătăți a perioadei de tranziție, ofertele depuse de întreprinderile care prestează servicii publice de transport a căror valoare nu este acordată, în proporție de peste jumătate, în conformitate cu prezentul Regulament, cu condiția ca acest lucru să se aplice în mod nediscriminatoriu și să se decidă înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

**(33)** La punctele 87-95 din hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH<sup>11</sup>, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din Tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite și sunt îndeplinite condițiile generale de aplicare a articolului 87 alineatul (1) din Tratat, compensația de serviciu public reprezintă ajutor de stat și se află sub incidența articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat.

**(34)** Compensația pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu Tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul Tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil.

**(35)** Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului Regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratat.

**(36)** Prezentul Regulament înlocuiește Regulamentul (CEE) nr. 1191/69; în consecință, Regulamentul în cauză ar trebui abrogat. În cazul serviciilor publice de transport de marfă se prevede o perioadă de tranziție de trei ani, care va înlesni eliminarea treptată a compensațiilor neautorizate de către Comisie în conformitate cu articolele 73, 86, 87 și 88 din Tratat. Orice compensație acordată cu privire la prestarea de servicii publice de transport de călători, altele decât cele reglementate prin prezentul Regulament, care riscă să implice ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratat, ar trebui să respecte dispozițiile articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, inclusiv interpretările relevante ale Curții de Justiție a Comunităților Europene și, mai ales, hotărârea acesteia în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH. În analiza unor astfel de cazuri, Comisia ar trebui, în consecință, să aplice principii similare

---

<sup>11</sup> Rec. 2003, pag. I-7747.

cu cele stabilite prin prezentul Regulament sau, după caz, prin alte reglementări în domeniul serviciilor de interes economic general.

(37) Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare<sup>12</sup> este reglementat de prezentul Regulament. Regulamentul respectiv este considerat caduc, limitând în același timp aplicarea articolului 73 din Tratat, fără a oferi un temei legal corespunzător pentru autorizarea schemelor actuale de investiții, în special în ceea ce privește investițiile în infrastructura de transport în cadrul unui parteneriat public-privat. Prin urmare, respectivul Regulament ar trebui abrogat pentru ca articolul 73 din Tratat să se aplice în mod corespunzător evoluțiilor permanente din acest sector, fără a aduce atingere prezentului Regulament sau Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare<sup>13</sup>. În vederea facilitării în continuare a aplicării normelor comunitare relevante, Comisia va propune Linii directe privind ajutoarele de stat pentru investițiile feroviare, inclusiv investițiile în infrastructură în 2007.

(38) Comisia ar trebui să întocmească un raport în vederea evaluării punerii în aplicare a prezentului Regulament și a evoluțiilor în asigurarea transportului public de călători în Comunitate, în special a calității serviciilor publice de transport de călători și a efectelor pe care le are acordarea de contracte de servicii publice prin atribuire directă. Dacă este necesar, acest raport poate fi însoțit de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului Regulament,

## **ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:**

### **Art. 1 Scopul și domeniul de aplicare**

(1) Scopul prezentului Regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței.

În acest scop, prezentul Regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

(2) Prezentul Regulament se aplică exploatarea națională și internațională a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele Membre pot aplica prezentul Regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare și, fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al

---

<sup>12</sup> JO L 130, 15.06.1970, pag. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 543/97 (JO L 84, 26.03.1997, pag. 6).

<sup>13</sup> JO L 156, 28.06.1969, pag. 8. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, pag. 1).

Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul Statelor Membre (cabotaj maritim)<sup>14</sup>, pe ape maritime naționale.

(3) Prezentul Regulament nu se aplică concesiunilor de lucrări publice în sensul articolului 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/17/CE sau în sensul articolului 1 alineatul (3) din Directiva 2004/18/CE.

## Art. 2 Definiții

În sensul prezentului Regulament:

(a) prin "**transport public de călători**" se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;

(b) prin "**autoritate competentă**" se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe State Membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate;

(c) prin "**autoritate locală competentă**" se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național;

(d) prin "**operator de serviciu public**" se înțelege orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători;

(e) prin "**obligație de serviciu public**" se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;

(f) prin "**drept exclusiv**" se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator;

(g) prin "**compensație de serviciu public**" se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă;

(h) prin "**atribuire directă**" se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă;

(i) prin "**contract de servicii publice**" se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor

---

<sup>14</sup> JO L 364, 12.12.1992, pag. 7.

obligații de serviciu public; în funcție de dreptul Statelor Membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau

- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;

**(j)** prin "**operator intern**" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;

**(k)** prin "**valoare**" se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză;

**(l)** prin "**normă generală**" se înțelege o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă;

**(m)** prin "**servicii publice integrate de transport de călători**" se înțelege serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

### **Art. 3 Contractele de servicii publice și normele generale**

**(1)** În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui Contract de servicii publice.

**(2)** Prin derogare de la alineatul (1), obligațiile de serviciu public care urmăresc să instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători pot fi supuse, la rândul lor, normelor generale. În conformitate cu principiile stabilite la articolele 4 și 6 și în anexă, autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra în contractele de servicii publice obligații de serviciu public care instituie tarife maxime.

**(3)** Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, Statele Membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului Regulament normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din Tratat. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul.

#### **Art. 4 Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale**

**(1)** Contractele de servicii publice și normele generale:

**(a)** definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;

**(b)** stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent,

**(i)** parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există,

și

**(ii)** natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;

**(c)** stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

**(2)** Contractele de servicii publice și normele generale determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

**(3)** Durata Contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

**(4)** Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata Contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de Contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de Contract.

În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata Contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, Contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.

În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul Contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, Contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea Contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei Contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia.

(5) Fără a aduce atingere dreptului intern sau dreptului comunitar, inclusiv Contractelor colective încheiate de partenerii sociali, autoritățile competente pot solicita ca operatorul de servicii publice ales să acorde personalului angajat anterior pentru a presta servicii drepturile pe care acesta le-ar fi avut dacă ar fi fost transferat în sensul Directivei 2001/23/CE. În cazul în care autoritățile competente solicită operatorilor de serviciu public să respecte anumite standarde sociale, Caietele de sarcini aferente procedurilor competitive de atribuire și Contractele de servicii publice cuprind o listă cu personalul în cauză și oferă în condiții de transparență detalii privind drepturile contractuale ale acestuia și condițiile în care angajații sunt considerați ca fiind legați de serviciile respective.

(6) În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde sunt cuprinse în Caietele de sarcini și în Contractele de servicii publice.

(7) Caietele de sarcini și Contractele de servicii publice indică, de o manieră transparentă, dacă subcontractarea poate să fie avută în vedere și, dacă da, în ce măsură. Dacă are loc o subcontractare, operatorul însărcinat cu administrarea și prestarea serviciilor publice de transport de călători în conformitate cu prezentul Regulament trebuie să presteze el însuși o mare parte a serviciilor publice de transport de călători. Un contract de servicii publice, care acoperă în același timp proiectarea, construcția și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, poate permite subcontractarea integrală pentru exploatarea acelor servicii. În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, Contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicabile subcontractării.

## **Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice**

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul Regulament. Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în cazul în care astfel de Contracte nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(6) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care Contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie Contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale

competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării Contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt Contract de servicii publice atribuit direct;

(d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit Contractul de servicii publice;

(e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.

(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie Contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselectie, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1.000.000 EUR, fie în cazul în

care aceste Contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri.

În cazul unui Contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2.000.000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600.000 de kilometri.

(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui Contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui Contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de Contract nu poate depăși doi ani.

(6) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct Contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de Contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

(7) Statele Membre iau măsurile necesare pentru a asigura că deciziile adoptate în conformitate cu alineatele (2)-(6) pot fi supuse unei căi de atac în mod rapid și eficace, la cererea oricărei persoane care are sau a avut un interes în obținerea unui anumit Contract și care a fost sau riscă să fie prejudiciată de o presupusă încălcare, pe motivul că asemenea decizii au încălcat dreptul comunitar sau normele naționale de punere în aplicare a acestuia.

În cazul în care organismele de recurs nu sunt de natură judiciară, acestea prezintă întotdeauna motivații scrise privind deciziile adoptate. Mai mult, în astfel de cazuri, trebuie prevăzute dispoziții pentru ca orice măsură presupus ilegală luată de organismul de recurs sau orice presupusă deficiență în exercitarea competențelor acordate acestuia să poată face obiectul unui control judiciar sau al controlului exercitat de un alt organism care este o instanță judecătorească în înțelesul articolului 234 din Tratat și este independent atât față de autoritatea contractantă, cât și față de organismul de recurs.

## **Art. 6 Compensația de serviciu public**

(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit Contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în Anexă.

(2) La solicitarea scrisă din partea Comisiei, Statele Membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul Regulament.

## **Art. 7 Publicarea**

**(1)** Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

**(2)** Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:

**(a)** numele și adresa autorității competente;

**(b)** tipul de atribuire vizat;

**(c)** serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.

Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

Prezentul alineat nu se aplică articolului 5 alineatul (5).

**(3)** În cazul atribuirii directe de Contracte de servicii publice pentru transportul feroviar, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (6), autoritatea competentă face publice, în termen de un an de la atribuirea respectivă, următoarele informații:

**(a)** numele entității contractante, participarea la capitalul social al acesteia și, după caz, numele părții sau părților care exercită controlul juridic;

**(b)** durata Contractului de servicii publice;

**(c)** descrierea serviciilor de transport călători care urmează să fie prestate;

**(d)** descrierea parametrilor compensației financiare;

**(e)** obiectivele de calitate, precum punctualitatea și fiabilitatea, precum și retribuțiile și sancțiunile aplicabile;

**(f)** condițiile privitoare la activele esențiale.

(4) La solicitarea uneia dintre părțile interesate, autoritatea competentă transmite acesteia motivele care au stat la baza deciziei sale de atribuire directă a unui Contract de servicii publice.

## **Art. 8 Tranziția**

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul Regulament. Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt acestea definite în Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în cazul în care astfel de Contracte nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(4) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de Contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă articolul 5 începând cu 3 decembrie 2019. În această perioadă de tranziție, Statele Membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport.

În termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție, Statele Membre transmit Comisiei un raport privind progresele înregistrate, care subliniază punerea în aplicare a oricărei atribuirii treptate de Contracte de servicii publice în conformitate cu articolul 5. Pe baza rapoartelor Statelor Membre, Comisia poate propune măsuri corespunzătoare adresate Statelor Membre.

(3) În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de Contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

(a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;

(c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), autoritățile competente pot alege, în a doua jumătate a perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (2), să excludă de la participarea la procedurile de atribuire de contracte prin invitație de participare acei operatori de serviciu public care nu pot dovedi că valoarea serviciilor publice de transport pentru care primesc compensație sau pentru care se bucură de un drept exclusiv acordat în conformitate cu prezentul Regulament reprezintă cel puțin jumătate din valoarea tuturor serviciilor publice de transport pentru care primesc compensații sau pentru care se bucură de un drept exclusiv. O astfel de excludere nu se aplică operatorilor de serviciu public care exploatează serviciile care urmează să fie atribuite prin procedura competitivă de atribuire. Pentru aplicarea acestui criteriu nu se ține seama de Contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (5).

În cazul în care autoritățile competente recurg la posibilitatea menționată la primul paragraf, ele trebuie să facă acest lucru în mod nediscriminatoriu, excluzând toți potențialii operatori de serviciu public care îndeplinesc criteriul respectiv și informând operatorii potențiali cu privire la decizia lor la începutul procedurii de atribuire a Contractelor de servicii publice.

Autoritățile competente în cauză informează Comisia cu privire la intenția lor de a aplica această dispoziție cu cel puțin două luni înaintea publicării invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

## **Art. 9 Conformitatea cu Tratatul**

(1) Compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul Regulament este compatibilă cu Piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din Tratat.

(2) Fără a aduce atingere articolelor 73, 86, 87 și 88 din Tratat, Statele Membre pot continua să acorde ajutoare pentru sectorul transporturilor în temeiul articolului 73 din Tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul Regulament, în special:

(a) până la intrarea în vigoare a normelor comune privind alocarea costurilor de infrastructură, în cazul în care ajutorul este acordat întreprinderilor care trebuie să suporte cheltuieli legate de infrastructura utilizată, în timp ce alte întreprinderi nu trebuie să suporte astfel de cheltuieli. La stabilirea valorilor ajutoarelor astfel acordate se ține seama de costurile de infrastructură pe care modurile de transport concurente nu trebuie să le suporte;

(b) în cazul în care scopul ajutorului este acela de a promova cercetarea sau dezvoltarea sistemelor și a tehnologiilor de transport care sunt mai economice pentru Comunitate, în general.

Astfel de ajutoare se limitează la stadiul de cercetare și dezvoltare și nu se pot extinde asupra exploatării comerciale a unor astfel de sisteme și tehnologii de transport.

## **Art. 10 Abrogarea**

(1) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se abrogă. Cu toate acestea, dispozițiile sale continuă să se aplice referitor la serviciile de transport de marfă pe o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

(2) Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 se abrogă.

## **Art. 11 Rapoarte**

După expirarea perioadei de tranziție menționate la articolul 8 alineatul (2), Comisia prezintă un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentului Regulament și la evoluțiile privind prestarea transportului public de călători în Comunitate, evaluând în special evoluția calității serviciilor publice de transport de călători și efectele atribuirilor directe, raport însoțit, dacă este necesar, de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului Regulament.

## **Art. 12 Intrarea în vigoare**

Prezentul Regulament intră în vigoare la 3 decembrie 2009.

Prezentul Regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate Statele Membre.

## ANEXĂ

### **Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)**

**1.** Compensația legată de Contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin prezenta Anexă.

**2.** Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un Contract de servicii publice și/sau într-o normă generală;

minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

plus un profit rezonabil;

egal efectul financiar net.

**3.** Respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligațiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză.

**4.** Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

**5.** Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

- conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

- toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;

- costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

**6. "Profitul rezonabil"** trebuie înțeles ca rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un Stat Membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice.

**7. Metoda de compensare** trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea:

- unei gestiuni eficiente efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective, și

- prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte.

**Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 315 din data 03.12.2007**