

## РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 1370/2007 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 23 октомври 2007 година

за услуги за јавен превоз на патници со железнички и патен сообраќај и за укинување на Регулативите (ЕЕЗ) бр. 1191/69 и 1107/70 на Советот

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено членовите 71 и 89 од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет<sup>1</sup>,

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите<sup>2</sup>,

постапувајќи согласно со постапката утврдена во член 251 од Договорот<sup>3</sup>,

со оглед на тоа што:

(1) Член 16 од Договорот го потврдува местото изнајмено за услуги од општ економски интерес со заеднички вредности во Унијата.

(2) Член 86(2) од Договорот утврдува дека претпријатијата на кои им е дадено да располагаат со услуги од општ економски интерес подлежат на правилата од Договорот, а особено на правилата за конкуренција, доколку примената на овие правила не го попречува изведувањето, законски или фактички, на поедини задачи кои им се доверени.

(3) Член 73 од Договорот претставува посебен закон во однос на член 86(2). Тој ги утврдува правилата кои се применуваат за надоместок на обврските на јавните услуги при копнен сообраќај.

(4) Основните цели на Белата книга на Комисијата од 12 септември 2001 година „Европска транспортна политика за 2010 година: време е да се одлучи“ гарантираат безбедни, ефикасни услуги за патнички транспорт со висок квалитет со помош на регулирана конкуренција, кои исто така гарантираат транспарентност и вршење на услугите за јавен превоз на патници, земајќи ги предвид социјалните, еколошките и регионалните развојни фактори, или нудат специфични тарифни услови за определена категорија патници, како пензионери, и ги елиминираат разликите помеѓу транспортните претпријатија од различни земји-членки што може да доведе до значително нарушување на конкуренцијата.

(5) Во денешно време, многу услуги за копнен патнички превоз, кои се потребни за општ економски интерес, не може да се вршат на комерцијална основа. Надлежните органи во земјите-членки треба да бидат во ситуација да може да гарантираат за нудење на услугите. Механизмите кои ги користат за да се гарантира дека се даваат услугите за јавен патнички превоз се следниве: доделување на ексклузивни права на субјектите за јавни услуги, доделување на финансиски надоместоци на субјектите за јавни услуги и дефинирање на општи правила за функционирање на јавниот превоз кои се однесуваат на сите субјекти. Доколку земјите-членки, во согласност со оваа Регулатива, одлучат да исфрлат определени општи правила за својот опсег, се применува општиот режим за државна помош.

<sup>1</sup> Сл. весник бр. С 195, 18 август 2006 год., стр. 20.

<sup>2</sup> Сл. весник бр. С 192, 16 август 2006 год., стр. 1.

<sup>3</sup> Мислење на Европскиот парламент од 14 ноември 2001 год. (Сл. весник бр. С 140 Е, 13 јуни 2002 год., стр. 262), Заеднички став на Советот од 11 декември 2006 год. (Сл. весник бр. С 70 Е, 27 март 2007 год., стр. 1) и Став на Европскиот парламент од 10 мај 2007 год., Одлука на Советот од 18 септември 2007 год.

(6) Многу земји-членки донесоа законодавство кое предвидува давање на ексклузивни права и договори за јавна услуга барем за дел од нивниот пазар за јавен превоз, врз основа на транспарентни постапки со праведна конкуренција. Како резултат на тоа, значително се разви трговијата помеѓу земјите-членки и сега неколку субјекти за јавни услуги нудат услуги за јавен превоз на патници во повеќе од една земја-членка. Меѓутоа, развојот на националното законодавство доведе до разлики во постапките кои се применуваат и доведе до правна несигурност во однос на правата на субјектите за јавни услуги и на обврските на надлежните органи. Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69 на Комисијата од 26 јуни 1969 година за постапки кои ги преземаат земјите-членки во однос на обврските кои се составен дел на концептот за јавна услуга во железничкиот, патниот сообраќај и внатрешната пловидба<sup>4</sup>, не го разгледува начинот на кој се даваат договори за јавна услуга во Заедницата, а особено условите под кои истите треба да подлежат на тендерска постапка. Затоа правната рамка на Заедницата треба да се ажурира.

(7) Извршените студии и искуството на земјите-членки каде конкуренцијата во секторот за јавен превоз постоела неколку години покажуваат дека, со соодветни заштитни мерки, воведувањето на регулирана конкуренција помеѓу субјектите води до поатрактивни и иновативни услуги по пониска цена и не го нарушува извршувањето на специфични задачи кои ги вршат субјектите за јавни услуги. Овој пристап е потврден од Европскиот совет под Лисабонскиот процес од 28 март 2000 година кој ги повика Комисијата, Советот и земјите-членки, секој во согласност со своите овластувања, да „ја забрзаат либерализацијата на областите како ... превоз“.

(8) Пазарите за патнички превоз кои се либерализирани и во кои нема ексклузивни права можат да си ги задржат своите карактеристики и начинот на функционирање, доколку тие се компатибилни на барањата од Договорот.

(9) За да можат да ги организираат своите услуги за јавен превоз на патници на начин кој најмногу одговара на потребите на јавноста, сите надлежни органи можат слободно да ги изберат своите субјекти за јавен превоз, земајќи ги предвид интересите на малите и средните претпријатија, под условите пропишани во оваа Регулатива. За да се гарантира примена на начелата за транспарентност, еднаков третман на конкуренција помеѓу субјектите и пропорционалност при доделување на надоместок или ексклузивни права, важно е еден договор за јавни услуги помеѓу надлежниот орган и избраниот субјект за јавна услуга да ја дефинира природата на обврските за јавна услуга и договорената награда. Формата или определувањето на договорот може да варира според правните системи на земјите-членки.

(10) Спротивно на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69, опсегот кој се однесува на услуги за јавен превоз на патници со внатрешна пловидба, не е пожелно да го покрива оваа Регулатива во однос на доделување на договори за јавни услуги во тој специфичен сектор. Организацијата на услуги за јавен превоз на патници со внатрешна пловидба, доколку тие не се покриени со специфичен закон на Заедницата, и со национална поморска пловидба подлежи на почитување на општите начела од Договорот, доколку земјите-членки не одлучат да ја применуваат оваа Регулатива за тие специфични сектори. Одредбите на оваа Регулатива не ја спречуваат интеграцијата на услуги за внатрешна пловидба и национална поморска пловидба во мрежата за поширок градски, меѓуградски или регионален јавен превоз на патници.

(11) Спротивно на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69, опсегот кој се однесува на услуги за товарен превоз не е пожелно да го покрива оваа Регулатива во однос на доделување на договори за јавни услуги во тој специфичен сектор. Три години по влегување во сила на оваа Регулатива организацијата на услуги за товарен превоз треба да биде предмет на усогласување со општите начела на Договорот.

(12) Не е важно од гледна точка на правото на Заедницата дали услугите за јавен превоз на патници се вршат од јавни или приватни претпријатија. Оваа Регулатива се базира на начелата за неутралност во однос на системот за право на сопственост од член 295 од Договорот, право на слобода на земјите-членки да дефинираат услуги од општ економски интерес од член 16 од Договорот, и право на супсидијарност и пропорционалност од член 5 од Договорот.

---

<sup>4</sup> Сл. весник бр. L 156, 28 јуни 1969 год., стр. 1. Регулатива, последен пат изменета со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1893/91 (Сл. весник бр. L 169, 29 јуни 1991 год., стр. 1).

(13) Некои услуги, често поврзани со специфична инфраструктура, се вршат главно заради историски интерес или туристичка вредност. Бидејќи целта на овие активности е очигледно различна од обезбедувањето на јавен патнички превоз, тие не мора да бидат регулирани со правилата и постапките кои се однесуваат на барањата за јавни услуги.

(14) Доколку надлежните органи се одговорни за организирање на мрежа за јавен превоз, надвор од фактичкото функционирање на услугата за превоз, тоа може да покрие обем на други активности и задолженија кои надлежните органи треба да бидат слободни да ги вршат самите или да ги доверат, целосно или делумно, на трето лице.

(15) Долгорочните договори може да доведат до пазарно заплenuвање за подолг временски рок отколку што е потребно, а со тоа да се намалат придобивките од притисокот на конкуренцијата. За да се минимизира нарушувањето на пазарната конкуренција при заштита на квалитетот на услугите, договорите за јавни услуги треба да бидат со ограничено времетраење. Продолжувањето на ваквите договори може да биде предмет на позитивни критики од корисниците. Во овој контекст, потребно е да се донесат одредби за продолжување на договорите за јавни услуги за максимум од половина од нивното првично времетраење, доколку субјектот за јавната услуга инвестира средства за кои е потребен период на амортизација и, поради нивните специјални карактеристики и ограничувања, во случај на најоддалечените региони предвидено со член 299 од Договорот. Освен тоа, доколку еден субјект за јавна услуга прави инвестиции во инфраструктурата или во железничкиот возен парк или возилата кои се исклучителни бидејќи подразбираат големи финансиски средства, и доколку договорот е доделен по завршена праведна тендерска постапка кон другите конкуренти, можно е дури и подолго продолжување.

(16) Доколку склучувањето на договор за јавни услуги може да подразбира промена на субјектот за јавни услуги, надлежните органи можат да побараат од избраниот субјект за јавни услуги да ги применува одредбите од Директивата 2001/23/EЗ на Советот од 12 март 2001 година за приближување на законите на земјите-членки за заштита на работничките права во случај на трансфер на претпријатија, бизниси или делови на претпријатија или бизниси<sup>5</sup>. Оваа Директива не ги спречува земјите-членки да ги заштитуваат условите за трансфер на работничките права освен оние кои ги покрива Директивата 2001/23/EЗ и затоа, доколку е возможно, ги земаат предвид социјалните стандарди утврдени со национални закони, регулативи или административни одредби, или колективни договори, или договори склучени помеѓу социјални партнери.

(17) Почитувајќи го начелото за супсидијарност, надлежните органи се во можност да воспостават социјални и квалитативни критериуми за да ги зачуваат и подигнат стандардите за квалитет на обврските за јавни услуги, на пример: во однос на минимални работни услови, права на патници, потреби на лицата со намалена мобилност, заштита на животната средина, безбедност на патниците и вработените како и обврските од колективните договори и други правила и договори за работните места и социјалната заштита на работното место каде се нуди услугата. За да се обезбедат транспарентни и споредбени услови за конкуренција помеѓу субјектите и за да се спречи ризикот од социјален дампинг, надлежните органи можат да наложат специфични социјални стандарди и стандарди за квалитет на услуга.

(18) Според соодветните одредби на националното право, секој локален орган или, при непостоење на таков, секој национален орган може да понуди сопствени услуги за јавен превоз на патници во областа во која управува или да им ги довери истите на внатрешен субјект без спроведување на тендерска постапка. Меѓутоа, оваа можност за самопослужување треба да биде строго контролирана за да се гарантира поле на еднакви правила за игра. Надлежниот орган или група од органи кои нудат интегрирани услуги за јавен превоз на патници, колективно или преку своите членови треба да ја применуваат бараната контрола. Освен тоа, на еден надлежен орган кој нуди сопствени услуги за превоз или на еден внатрешен субјект му се забранува да учествува во тендерски постапки надвор од територијата под негова надлежност. Органот кој го контролира внатрешниот субјект може да му забрани на овој субјект да учествува во тендерски постапки организирани во рамки на неговата територија. Ограничувањата на активностите на внатрешниот субјект не се мешаат со можноста за директно доделување на

---

<sup>5</sup> Сл. весник бр. L 82, 22 март 2001 год., стр. 16.

договори за јавни услуги кои подразбираат железнички транспорт, со исклучок на друг вид шински превоз, како метр<sup>6</sup> или трамвај. Освен тоа, директното доделување на договори за јавни услуги за товарен железнички сообраќај не ја исклучува можноста на надлежните органи да му доделат договори за јавни услуги за превоз на патници со друг вид на шински превоз, како метр<sup>6</sup> и трамвај на еден внатрешен субјект.

(19) Поддоговарањето може да придонесе за поефикасен јавен превоз на патници и да им овозможи на претпријатијата да учествуваат, наместо на субјектот за јавен превоз кому му бил доделен договорот за јавен превоз. Меѓутоа, заради најдобро користење на јавните фондови, надлежните органи можат да ги определат начините на поддоговарање со нивните услуги за јавен превоз на патници, особено во случај на услуги кои ги врши еден внатрешен субјект. Освен тоа, на еден поддоговарач не му е забрането да учествува во тендерски постапки на територија на кој било надлежен орган. Изборот на поддоговарач од надлежниот орган или неговиот внатрешен субјект се врши во согласност со правото на Заедницата.

(20) Доколку еден јавен орган одлучи на трето лице да му довери услуга од општ интерес, тој треба да избере субјект за јавна услуга во согласност со правото на Заедницата за јавни договори и концесии, како што е утврдено во членовите од 43 до 49 од Договорот, и со начелата за транспарентност и еднаков третман. Особено, одредбите на оваа Регулатива не треба да бидат во спротивност со обврските кои се однесуваат на јавните органи врз основа на директивите за доделување на јавни договори, кога договорите за јавни услуги припаѓаат во рамки на тој опсег.

(21) Ефикасна правна заштита се гарантира не само за доделувања кои припаѓаат во опсегот на Директивата 2004/17/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 31 март 2004 година за координирање на постапките за јавни набавки од служби кои работат во секторите за вода, енергетика, транспорт и поштенски услуги<sup>6</sup> и Директивата 2004/18/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 31 март 2004 година за координирање на постапките за доделување договори за јавни работи, договори за јавни набавки и договори за јавни услуги<sup>7</sup>, туку исто така и за други договори кои се доделуваат според оваа Регулатива. Потребна е постапка за ефикасна ревизија која треба да биде споредлива, доколку е потребно, со соодветните постапки утврдени во Директивата 89/665/ЕЕЗ на Советот од 21 декември 1989 година за координирање на законите, регулативите и административните постапки за примена на ревидирани постапки при доделување на договори за јавна набавка и јавни работи<sup>8</sup> и Директивата 92/13/ЕЕЗ на Советот од 25 февруари 1992 година за координирање на законите, регулативите и административните постапки за примена на правилата на Заедницата за постапки за јавна набавка од служби кои работат во секторите за вода, енергетика, транспорт и телекомуникации<sup>9</sup>.

(22) Некои објави на тендер бараат од надлежните органи да дефинираат и опишат комплексни системи. Затоа овие органи имаат овластување, при доделување на договори во вакви случаи, да ги договорот деталите со некои или сите потенцијални субјекти за јавни услуги веднаш штом ќе се поднесат тендерите.

(23) Објавување на тендер за доделување на договори за јавни услуги не е задолжително, доколку договорот се однесува на скромни суми или растојанија. Во однос на ова, за поголемите суми или растојанија надлежните органи треба да ги земат предвид специјалните интереси на малите и средните претпријатија. На надлежните органи не им се дозволува да ги поделат договорите или мрежите со цел да се избегне тендерската постапка.

(24) Доколку постои ризик од прекинување во давањето услуги, надлежните органи имаат овластување да спроведат краткотрајни мерки во случај на нужда додека не се додели нов

<sup>6</sup> Сл. весник бр. L 134, 30 април 2004 год., стр. 1. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/97/ЕЗ на Советот (Сл. весник бр. L 363, 20 декември 2006 год., стр. 107).

<sup>7</sup> Сл. весник бр. L 134, 30 април 2004 год., стр. 114. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/97/ЕЗ на Советот.

<sup>8</sup> Сл. весник бр. L 395, 30 декември 1989 год., стр. 33. Директива, последен пат изменета со Директивата 92/50/ЕЕЗ (Сл. весник бр. L 209, 24 јули 1992 год., стр. 1).

<sup>9</sup> Сл. весник бр. L 76, 23 март 1992 год., стр. 14. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/97/ЕЗ.

договор за јавни услуги согласно сите услови за доделување договор утврдени во оваа Регулатива.

(25) Јавниот железнички превоз на патници покренува специфични прашања за инвестирање и инфраструктурни трошоци. Во март 2004 година, Комисијата даде предлог за измена на Директивата 91/440/ЕЕЗ на Советот од 29 јули 1991 година за развој на железниците во Заедницата<sup>10</sup> за да се гарантира пристап за сите железнички претпријатија на Заедницата до инфраструктурата на сите земји-членки заради управување со услугите за меѓународни патници. Целта на оваа Регулатива е да воспостави правна рамка за надоместок и/или ексклузивни права на договорите за јавни услуги, а не понатамошно управување со пазарот за железнички услуги.

(26) Кога станува збор за јавни услуги, оваа Регулатива му дозволува на секој надлежен орган, во контекст на еден договор за јавни услуги, да го избере својот субјект за услуги за јавен превоз на патници. Земајќи ги предвид разликите на земјите-членки во организирање на својата територија во однос на ова, надлежните органи можат оправдано да доделуваат договори за јавни услуги директно за железнички превоз.

(27) Надоместокот кој го даваат надлежните органи за покривање на трошоците кои произлегуваат од исполнување на обврските за јавни услуги се пресметува на начин кој не дозволува прекумерен надоместок. Доколку еден надлежен орган планира да додели договор за јавна услуга без да се објави тендер, тој ги почитува правилата кои гарантираат дека сумата за надоместок е соодветна и дека се очекува ефикасна и квалитетна услуга.

(28) Земајќи ги во обѕир ефектите од почитување на обврските за јавни услуги по однос на барањето за услуги за јавен превоз на патници во шемите за пресметка утврдени во Анекс, надлежниот орган и субјектот за јавна услуга може да докажат дека бил избегнат прекумерен надоместок.

(29) За да се доделат договори за јавни услуги, со исклучок на мерките во случај на нужда и договори кои се однесуваат на скромни растојанија, надлежните органи ги преземаат потребните мерки за да огласат, барем една година однапред, дека имаат намера да доделат вакви договори, со цел потенцијалните субјекти за јавни услуги да можат да реагираат.

(30) Договорите за јавни услуги кои се директно доделени подлежат на поголема транспарентност.

(31) Поради тоа што на надлежните органи и на субјектите за јавни услуги им е потребно време да ги усвојат одредбите од оваа Регулатива, се донесува одредба за преодни договори. Заради постепено доделување на договори за јавни услуги според оваа Регулатива, земјите-членки ѝ доставуваат на Комисијата тековен извештај во рок од шест месеци по истекот на првата половина од преодниот период. Комисијата може да предложи соодветни мерки врз основа на овие извештаи.

(32) Во тек на преодниот период, примената на одредбите од оваа Регулатива од страна на надлежните органи може да се случи во различни временски периоди. Затоа возможно е, во тек на овој период, субјектите за јавни услуги од пазарите кои сè уште не ги примениле одредбите од оваа Регулатива да објават тендер за договори за јавни услуги во пазарите кои биле поскоро отворени за контролирана конкуренција. Со цел да се избегне, со пропорционални активности, секаква нерамнотежа во отворањето на пазарот за јавен превоз, надлежните органи можат, во втората половина од преодниот период, да ги одбијат тендерите од претпријатија, кои претставуваат повеќе од половина од вредноста на извршените услуги за јавен превоз и кои не биле доделени во согласност со оваа Регулатива, доколку ова се врши без дискриминација и пред објавувањето на тендерот.

(33) Во ставовите од 87 до 95 во својата пресуда од 24 јули 2003 година во случајот C-280/00 Altmark Trans GmbH<sup>11</sup>, Судот на Европските заедници пропиша дека надоместокот за јавни услуги не претставува властича во смисла на член 87 од Договорот, доколку се задоволени

<sup>10</sup> Сл. весник бр. L 237, 24 август 1991 год., стр. 25. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/103/ЕЗ (Сл. весник бр. L 363, 20 декември 2006 год., стр. 344).

<sup>11</sup> [2003] ECR I-7747.

четирите кумулативни услови. Доколку овие услови не се задоволени и доколку се задоволени општите услови за примена на член 87(1) од Договорот, надоместокот за јавни услуги претставува државна помош и подлежи на членовите 73, 86, 87 и 88 од Договорот.

(34) Надоместокот за јавни услуги може да биде неопходен во секторот за внатрешен патнички транспорт така што претпријатијата одговорни за јавни услуги функционираат врз основа на начела и услови кои им дозволуваат да ги вршат нивните задачи. Ваквата компензација може да биде во согласност со Договорот според член 73 под определени услови. Како прво, таа се доделува за да се обезбеди давање на услуги кои се од општ интерес во смисла на Договорот. Како второ, со цел да се избегнат неоправдани нарушувања на конкуренцијата, тој не е повисок од она што е неопходно за да се покријат нето-трошоците произлезени поради исполнување на обврските за јавни услуги, земајќи ги предвид добиените приходи и оправданиот профит.

(35) Дадениот надоместок од надлежните органи во согласност со одредбите на оваа Регулатива може да биде исклучен од барањето за претходно известување од член 88(3) од Договорот.

(36) Оваа Регулатива ја заменува Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69 која се укинува. За услуги за јавен товарен транспорт, преодниот период од три години ќе помогне при постепено укинување на надоместокот кој не е одобрен од Комисијата во согласност со членовите 73, 86, 87 и 88 од Договорот. Секој надоместок доделен за давање услуги за јавен превоз на патници освен оние кои ги покрива оваа Регулатива и за кои постои ризик од вклучување на државна помош во смисла на член 87(1) од Договорот подлежи на одредбите од членовите 73, 86, 87 и 88 од истиот, вклучително и соодветно толкување од Судот на Европските заедници, а особено неговото пропишување за случајот C-280/00 Altmark Trans GmbH. Во вакви случаи, Комисијата применува начела кои се слични на оние утврдени во оваа Регулатива или, доколку е погодно, друго законодавство во полето на услуги од општ економски интерес.

(37) Опсегот на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1107/70 на Советот од 4 јуни 1970 година за доделување помош за превоз со железнички, патен сообраќај и внатрешна пловидба<sup>12</sup> го покрива оваа Регулатива. Таа Регулатива се смета за застарена поради ограничување на примената на член 73 од Договорот без да има соодветна правна основа за дозволување на тековните инвестициони планови, а особено по однос на инвестирање во транспортната инфраструктура во јавното приватно партнерство. Затоа се укинува за да може член 73 од Договорот соодветно да се применува за продолжување на развојот на секторот без да е во спротивност со оваа Регулатива или Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1192/69 на Советот од 26 јуни 1969 година за заеднички правила за нормализирање на сметките на железничките претпријатија<sup>13</sup>. За да се олесни примената на соодветните правила на Заедницата, Комисијата предлага прирачници за државна помош за железнички инвестиции, вклучително и инвестиции во инфраструктурата во 2007 година.

(38) За да се процени спроведувањето на оваа Регулатива и развојот во давањето на јавен патнички превоз во Заедницата, а особено квалитетот на услугите за јавен превоз на патници и ефектите од доделување на договори за јавни услуги со директно доделување, Комисијата изготвува извештај. Овој извештај може, доколку е потребно, да биде приложен со соодветни предлози за измена на оваа Регулатива,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

#### Цел и опсег

1. Целта на оваа Регулатива е да одреди како, во согласност со правилата на правото на Заедницата, надлежните органи може да дејствуваат во полето на патничкиот транспорт за да гарантираат давање на услуги од општ интерес кои, меѓу другото, се помногубројни,

<sup>12</sup> Сл. весник бр. L 130, 15 јуни 1970 год., стр. 1. Регулатива, последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 543/97 (Сл. весник бр. L 84, 26 март 1997 год., стр. 6).

<sup>13</sup> Сл. весник бр. L 156, 28 јуни 1969 год., стр. 8. Регулатива, последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1791/2006 (Сл. весник бр. L 363, 20 декември 2006 год., стр. 1).

побезбедни, со повисок квалитет или со пониска цена од оние кои би биле дозволени од самите пазарни сили.

За таа цел, оваа Регулатива утврдува услови со кои надлежните органи кога воведуваат или договараат обврски за јавни услуги, ги компензираат операторите на јавните услуги за направените расходи и/или им даваат ексклузивни права во замена за исполнувањето на обврските за јавни услуги.

2. Оваа Регулатива се применува за национално и меѓународно функционирање на услуги за јавен превоз на патници со железнички и друг вид шински превоз и патен превоз, со исклучок на услуги кои се вршат главно од историски интерес или туристичка вредност. Земјите-членки може да ја применат оваа Регулатива за јавен патнички сообраќај по внатрешни пловни патишта и без да е во спротивност со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3577/92 на Советот од 7 декември 1992 година која го применува начелото за слобода за добивање услуги во областа на поморскиот сообраќај во рамки на националните морски води на земјите-членки (поморска крајбрежна пловидба)<sup>14</sup>,

3. Оваа Регулатива не се применува за концесии за јавни работи во смисла на член 1(3)(а) од Директивата 2004/17/ЕЗ или на член 1 од Директивата 2004/18/ЕЗ.

## Член 2

### Дефиниции

За цели на оваа Директива се подразбираат:

(а) *јавен патнички превоз*, услуги за превоз на патници од општ економски интерес, дадени на јавноста на недискриминациска и регуларна основа;

(б) *надлежен орган*, секој јавен орган или група на јавни органи на земја-членка или земји-членки кој има право да учествува во јавниот патнички превоз во дадена географска област или секој орган кој е овластен со такво право;

(в) *надлежен локален орган*, секој надлежен орган, чија географска област на надлежност не е национална;

(г) *субјект на јавни услуги*, секое јавно или приватно претпријатие или група на такви претпријатија кои вршат услуги за јавен патнички превоз или секое јавно тело кое обезбедува услуги за јавен патнички превоз;

(д) *обврска за јавна услуга*, барање дефинирано или одредено од надлежен орган за да обезбеди услуги за јавен патнички превоз од општ интерес кои даден субјект, доколку ги земе предвид сопствените комерцијални интереси, не би ги презел или пак не би ги презел во иста мера или под истите услови без награда;

(ѓ) *ексклузивно право*, право дадено на субјект на јавни услуги да извршува одредени услуги за јавен патнички превоз по конкретни маршрути или мрежа или во рамките на одредена област, кога се исклучува секој друг таков субјект;

(е) *надоместок за јавна услуга*, каква било придобивка, особено финансиска, дадена директно или индиректно од надлежен орган од јавни средства за време на периодот на спроведувањето на обврската за јавна услуга или во врска со тој период;

(ж) *директно доделување*, доделување на договор за јавна услуга на определен субјект на јавни услуги без каква било претходна конкурентна тендерска постапка.

(з) *договор за јавни услуги*, еден или повеќе законски обврзувачки акти кои ја потврдуваат спогодбата помеѓу надлежен орган и субјект на јавни услуги за доверување на субјектот на јавни услуги за управување и вршење на услуги за јавен патнички превоз согласно

---

<sup>14</sup> Сл. весник L 364, 12 декември 1992 год., стр. 7.

обврските за јавни услуги; зависно од правото на земјата-членка, договорот може исто така да претставува одлука, донесена од надлежниот орган:

- во форма на индивидуален правен или регулаторен акт, или

- да содржи услови со кои самиот надлежен орган ги обезбедува услугите или ја доверува одредбата за таквите услуги на внатрешен субјект;

(с) *внатрешен субјект*, законски различен субјект над кој надлежниот локален орган или во случај на група на органи, најмалку еден надлежен локален орган, врши контрола слична на онаа која ја врши врз своите сектори;

(и) *вредност*, вредноста на услуга, маршрута, договор за јавна услуга или шема за надоместок за јавен патнички превоз која одговара на вкупниот паричен надоместок на субјектот или субјектите на јавни услуги пред додавање на ДДВ, вклучително и секаков вид компензација исплатена од јавните органи и приходи од продажбата на билети кои не се исплатени на наведениот надлежен орган.

(ј) *општо правило*, мерка која се применува без дискриминација на сите услуги за јавен патнички превоз од еден ист вид во дадена географска област за која е одговорен надлежниот орган;

(к) *интегрирани услуги за јавен патнички превоз*, меѓусебно поврзани превозни услуги во рамките на одредена географска област со единична информативна служба, програма за билети и распоред.

### Член 3

#### Договори за јавни услуги и општи правила

1. Кога надлежниот орган одлучи да му додели на субјектот по свој избор ексклузивно право и/или надоместок од каков и да е карактер во замена на исполнувањето на обврските за јавни услуги тој го прави тоа во рамка на договор за јавни услуги.

2. Со исклучување на одредбите од став 1, обврските за јавни услуги кои имаат цел формирање на максимални тарифи за сите патници или за одредени категории на патници, може да бидат исто така предмет и на општи правила. Во согласност со начелата утврдени во членовите 4 и 6 и во Анексот, надлежниот орган им надоместува на субјектите на јавни услуги за нето-финансискиот ефект, позитивен или негативен, од настанатите расходи и реализираните приходи во согласност со тарифните обврски, утврдени со општи правила, на начин кој спречува прекумерен надоместок. Ова не влијае врз правото на надлежните органи да вклучат обврски за јавни услуги поврзани со утврдување на максимални тарифи во договорите за јавни услуги.

3. Без да е во спротивност со одредбите на членовите 73, 86, 87 и 88 од Договорот, земјите-членки може да исклучат од опсегот на оваа Регулатива општи правила за финансиски надоместок за обврските за јавни услуги кои утврдуваат максимални тарифи за ученици, студенти, стажанти и лица со намалена подвижност. Овие општи правила се објавуваат во согласност со член 88 од Договорот. Секое такво објавување содржи целосна информација за мерката и особено податоци за начинот на пресметување.

### Член 4

#### Задолжителна содржина на договори за јавни услуги и општи правила

1. Договорите за јавни услуги и општи правила:

(а) јасно ги утврдуваат обврските за вршење на јавни услуги со кои субјектот на јавни услуги треба да се усогласи и соодветните географски области;

(б) ги утврдуваат однапред, на објективен и транспарентен начин,



(i) параметрите врз основа на кои се пресметува плаќањето на надоместокот, доколку постои таков, и

(ii) природата и обемот на секое дадено ексклузивно право,

на начин кој спречува прекумерен надоместок. Во случај на договори за јавни услуги доделени во согласност со член 5(2), (4), (5) и (6), овие параметри се одредуваат така што плаќањето на надоместокот не може да го надмине износот, потребен за покривање на финансискиот ефект од настанатите расходи и реализираните приходи при исполнување на обврските за јавни услуги, кога се зема предвид приходот од истите кој останува кај субјектот на јавната услуга и разумната добивка;

(в) ги определуваат постапките за распределба на расходи поврзани со давање на услуги. Овие расходи може да вклучат, особено расходи за персонал, енергија, инфраструктурни такси, одржување и поправка на превозни средства за јавен превоз, подвижен состав и инсталации, потребни за извршување на патнички превозни услуги, утврдени расходи и соодветно враќање на капиталот.

2. Договорите за јавни услуги и општи правила ги определуваат постапките за распределување на расходи од продажба на билети кои може да останат кај субјектот на јавни услуги, да бидат исплатени на надлежниот орган или да бидат поделени меѓу нив.

3. Рокот на договорите за јавни услуги е ограничен и не може да надмине 10 години за меѓуградски и градски автобуски превоз и 15 години за железнички патнички превоз или други видови шински транспорт. Рокот на договорите за јавни услуги поврзани со неколку вида на транспорт се ограничува на 15 години, доколку железничкиот или друг вид шински транспорт претставува повеќе од 50 % од вредноста на наведените услуги.

4. Ако е потребно, имајќи ги предвид условите на амортизација на средствата, рокот на договорот за јавни услуги може да биде продолжен најмногу со 50%, доколку субјектот на јавната услуга обезбеди средства кои се истовремено значајни во однос на севкупниот размер на средствата потребни за вршење на услуги за превоз на патници, опфатени со договор за јавни услуги, и се првенствено поврзани со услугите за превоз на патници, опфатени од договорот.

Доколку расходите кои произлегуваат од одредена географска положба го оправдуваат тоа, рокот на договорот за јавни услуги утврден во став 3 може да биде продолжен најмногу со 50% во најоддалечените области.

Доколку амортизацијата на капиталот поврзана со исклучителна инфраструктура, подвижен состав или инвестиција во превозни средства го оправдува тоа и доколку договорот за јавна услуга е доделен со праведна конкурентна тендерска постапка, договорот за јавни услуги може да има подолго времетраење. За да се обезбеди транспарентност во овој случај, во рок од една година од склучувањето на договорот, надлежниот орган го испраќа до Комисијата договорот за јавни услуги заедно со елементите кои го оправдуваат неговото подолго времетраење.

5. Без да е во спротивност со националното право и правото на Заедницата, вклучително и колективните спогодби помеѓу социјални партнери, надлежните органи може да бараат од избраниот субјект на јавни услуги да му обезбеди на персоналот претходно ангажиран за извршување на услугите, права на кои истиот персонал би се повикувал доколку тој би бил преместен во смисла на Директивата 2001/23/EЗ. Кога надлежните органи бараат субјектите на јавни услуги да исполнат одредени социјални стандарди, тендерските документи и договорите за јавни услуги го наведуваат наведениот персонал и даваат транспарентни податоци за нивните договорни права и условите со кои вработените се сметаат поврзани со услугите.

6. Кога во согласност со националното право, надлежните органи бараат субјектите на јавните услуги да исполнат одредени стандарди за квалитет, овие стандарди се вклучуваат во тендерските документи и во договорите за јавни услуги.

7. Тендерските документи и договорите за јавни услуги покажуваат на транспарентен начин дали, и доколку е така, до кој степен се дозволува поддоговарање. Доколку настанува

поддоговарање од субјектот, кој има право на управување и вршење на услуги за јавен превоз на патници во согласност со оваа Регулатива се бара да изврши самостојно голем дел од услугите за јавен превоз на патници. Договор за јавни услуги, кој вклучува во исто време планирање, структурирање и функционирање на услуги за јавен превоз на патници може да дозволи целосно поддоговарање за функционирање на овие услуги. Договорот за јавни услуги ги одредува условите кои се применуваат за поддоговарање во согласност со националното право и правото на Заедницата.

## **Доделување на договори за јавни услуги**

### *Член 5*

1. Договори за јавни услуги се доделуваат во согласност со правилата утврдени во оваа Регулатива. Меѓутоа, договори за услуги или договори за јавни услуги како што е утврдено во Директивите 2004/17/ЕЗ или 2004/18/ЕЗ за услуги за јавен патнички превоз со автобус или трамвај се доделуваат во согласност со постапките предвидени според овие Директиви каде што таквите договори не се под формата на договори за концесии за услуги, како што е утврдено во овие Директиви. Кога договорите не се доделуваат во согласност со Директивите 2004/17/ЕЗ или 2004/18/ЕЗ, одредбите од ставовите од 2 до 6 од овој член не се применуваат.

2. Доколку националното право не го забранува тоа, секој компетентен локален орган, независно од тоа дали е поединечен орган или група органи кои вршат интегрирани услуги за јавен патнички превоз, може да одлучи сам да извршува услуги за јавен патнички превоз или директно да додели договор за јавни услуги на правно способен субјект преку кој надлежниот локален орган или во случај на група на органи најмалку еден надлежен локален орган, врши контрола слична на онаа извршена врз своите сектори. Кога надлежен локален орган презема таква одлука се применува следново:

(а) за да се одреди дали надлежниот локален орган врши контрола, се земаат предвид фактори, како што се: нивото на застапеност во административните, раководните или надзорните органи, спецификациите по тие прашања во членовите за здруженија, сопственост, ефикасно влијание и контрола врз стратешките одлуки и индивидуални раководни одлуки. Во согласност со правото на Заедницата, 100 % сопственост од страна на надлежен јавен орган, особено во случај на јавно-приватно партнерство, не е задолжително барање за воспоставување контрола во смисла на овој став, под услов да има доминантно јавно влијание и контролата да може да биде утврдена врз основа на други критериуми;

(б) услов за применување на овој став е внатрешниот субјект и секое друго правно лице преку кое овој субјект врши дури и најмало влијание, да ја вршат својата дејност за јавен патнички превоз во рамките на територијата на надлежниот локален орган, независно од излезните линии или други помошни елементи на таа дејност, влегувајќи во територијата на соседните надлежни локални органи и да не учествуваат во конкурентни тендерски постапки за давање услуги за јавен патнички превоз организирани надвор од територијата на надлежниот локален орган;

(в) независно од точка (б), внатрешен субјект може да учествува во праведни конкурентни тендерски постапки, почнувајќи две години пред истекување на директно доделениот договор за јавни услуги, под услов крајната одлука да била донесена услугите за јавен патнички превоз, предмет на договорот со внатрешниот субјект, да бидат според праведна конкурентна тендерска постапка и внатрешниот субјект да нема склучено друг директен договор за јавни услуги;

(г) во отсуство на надлежен локален орган, точките (а), (б) и (в) се применуваат на национален орган во однос на географска област која не е национална, под услов внатрешниот субјект да не учествува во конкурентни тендерски постапки во однос на давање услуги за јавен патнички превоз, организирани надвор од областа за која договорот за јавни услуги бил доделен;

(д) при поддоговарање согласно член 4(7), од внатрешниот субјект се бара да изврши самостојно поголем дел од услугите за јавен патнички превоз.

3. Секој надлежен орган кој прибегнува кон трета страна, освен внатрешниот субјект, доделува договори за јавни услуги врз основа на конкурентна тендерска постапка, со исклучок на случаи утврдени во членовите 4 и 5. Донесената конкурентска тендерска постапка е отворена за сите субјекти, е праведна и ги следи начелата на транспарентност и недискриминација. Пред поднесување на тендерот и каква било предвремена селекција, постапката може да вклучува преговори во согласност со овие начела за да се определат најдобрите начини за исполнување на посебни и сложени барања.

4. Освен ако националното право не го забранува тоа, надлежните органи може да одлучат да доделат директно договори за јавни услуги во случаи кога нивната просечна годишна вредност е оценета на помалку од 1.000.000 евра или кога тие се однесуваат на годишна услуга за јавен патнички превоз помалку од 300.000 километри годишно.

Во случај на договор за јавни услуги директно доделен на мало или средно претпријатие кое не работи со повеќе од 23 превозни средства, овие прагови може да се зголемат и до просечна годишна вредност, оценета на помалку од 2.000.000 евра или кога тие се однесуваат на годишна услуга за јавен патнички превоз, помалку од 600.000 километри годишно.

5. Во случај на нарушување на услугите или непосреден ризик од таквата ситуација, надлежниот орган може да преземе мерка во случај на нужда. Оваа мерка во случај на нужда е во вид на директно доделување или формална спогодба за продолжување на договор за услуги или во вид на барање за исполнување на обврски за јавни услуги. Субјектот на јавните услуги има право да поднесе жалба против одлуката за наметнување на исполнување на одредени обврски за јавни услуги. Доделувањето или продолжувањето на договор за јавни услуги со мерки во случај на нужда или наметнување на таков договор не надминува две години.

6. Освен ако не е забрането со национален закон, надлежните органи може да одлучат да донесат директни договори за јавни услуги кога тие се однесуваат на железнички сообраќај, со исклучок на друг вид шински транспорт, како што се метрò или трамваи. Со отстапување од член 4(3), таквите договори не може да надминуваат 10 години, со исклучок на случаите кога се применува член 4(4).

7. Земјите-членки преземаат потребни мерки за да гарантираат дека одлуките донесени во согласност со ставовите од 2 до 6 може да се ревидираат ефикасно и брзо, на барање на секое лице, кое има или имало интерес да добие одреден договор и кое било или за кое постои опасност да биде засегнато од потврдено нарушување, врз основа дека таквите одлуки го нарушиле правото на Заедницата или националните правила за спроведување на тоа право.

Кога органите одговорни за ревидирање на постапките не се судски органи, причините за нивните одлуки секогаш се доставуваат писмено. Освен тоа, во таков случај, треба да се направи одредба која предвидува дека секоја потврдена незаконска мерка преземена од органот за ревизија или секоја друга потврдена неправилност во извршување на овластувањата кои му се пренесени, може да биде предмет на судска ревизија или ревизија од друг орган кој е суд или трибунал во смисла на член 234 од Договорот и е независен како од договорниот орган така и од органот за ревизија.

## **Надоместок за јавни услуги**

### *Член 6*

1. Сите надоместоци поврзани со општо правило или договор за јавни услуги се во согласност со условите утврдени во член 4, независно од начинот на кој бил доделен договорот. Сите надоместоци, од каква и да е природа, поврзани со договор за јавни услуги доделен директно во согласност со член 5(2), (4), (5) или (6) или поврзан со општо правило, се во согласност исто така и со одредбите утврдени во Анексот.

2. На писмено барање на Комисијата, земјите-членки ѝ ги доставуваат, во период од три месеци или подолг период определен во барањето, сите информации за кои Комисијата смета дека се потребни за да одреди дали дадениот надоместок е усогласен со оваа Регулатива.

## Објавување

### Член 7

1. Секој надлежен орган објавува еднаш годишно детален извештај за обврските за вршење на јавни услуги за кои е одговорен, избраните субјекти на јавни услуги и плаќањата за надоместок и ексклузивни права на дадени на наведените субјекти за јавни услуги со начин на надоместок на расходите. Овој извештај го разграничува автобускиот превоз и железничкиот превоз, дозволува да бидат следени и оценети функционирањето, квалитетот и финансирањето на мрежата за јавен превоз и ако е соодветно, обезбедува информација за природата и обемот на сите доделени ексклузивни права.

2. Секој надлежен орган презема потребни мерки за да гарантира дека, најмалку една година пред да започне објавувањето на тендерската постапка или една година пред директното доделување на договорот, во Службениот весник на Европската унија се објавува најмалку следнава информација:

(а) име и адреса на надлежниот орган;

(б) предвидениот вид на доделување;

(в) услугите и областите кои евентуално се опфатени со доделувањето.

Надлежните органи може да одлучат да не ја објавуваат информацијата кога договор за јавни набавки се однесува на вршење на услуги за јавен патен превоз помалку од 50.000 годишно.

Ако оваа информација се промени по нејзиното објавување, надлежниот орган објавува соодветната исправка во најкраток можен рок. Оваа исправка не е во спротивност со датумот на започнување на директното доделување на договорот или со објавувањето на тендерот.

Овој став не се применува за член 5(5).

3. Во случај на директно доделување на договор за јавни услуги за железнички превоз, како што е предвидено во член 5(6), надлежниот орган ја објавува следнава информација во рок од една година од доделување на договорот:

(а) име на договорниот субјект, неговата сопственост и ако е потребно, името на страната или страните кои вршат правна законска контрола;

(б) рок на договорот за јавни услуги;

(в) опис на патничките превозни услуги кои треба да се извршат;

(д) опис на параметрите за финансискиот надоместок;

(д) целите за квалитет, како на пример точност и веродостојност и применливи награди и санкции;

(ѓ) услови поврзани со основите средства.

4. При постапување на барање од заинтересирана страна, надлежниот орган ги доставува причините за својата одлука за директно доделување на договор за јавни услуги.

## Преод

### Член 8

1. Договори за јавни услуги се доделуваат во согласност со правилата утврдени во оваа Регулатива. Меѓутоа, договори за услуги или договори за јавни услуги како што е утврдено во

Директивата 2004/17/ЕЗ или 2004/18/ЕЗ за јавни патнички услуги со автобус или трамвај се доделуваат во согласност со постапките предвидени според овие Директиви каде што таквите договори не се под формата на договори за концесии за услуги како што е утврдено во овие Директиви. Кога договорите не се доделуваат во согласност со Директивите 2004/17/ЕЗ или 2004/18/ЕЗ, одредбите од ставовите од 2 до 4 од овој член не се применуваат.

2. Без да е во спротивност со став 3, доделувањето на договори за јавни услуги за железнички и патен сообраќај е усогласено со член 5а, почнувајќи од 3 декември 2019 година. За време на преодниот период земјите-членки преземаат мерки за постепено усогласување со член 5 за да се избегнат сериозни структурни проблеми поврзани со транспортниот капацитет.

Во рок од шест месеци почнувајќи од првата половина на преодниот период, земјите-членки ѝ доставуваат на Комисијата извештај за напредокот, кој го нагласува спроведувањето на постепено доделување на договори за јавни интереси во согласност со член 5. Врз основа на извештајот за напредокот на земјите-членки, Комисијата може да предложи соодветни мерки кои се однесуваат на земјите-членки.

3. За применување на став 2, не се земаат предвид договорите за јавните набавки доделени во согласност со правото на Заедницата и националното право:

(а) пред 26 јули 2000 година врз основа на праведна конкурентна постапка;

(б) пред 26 јули 2000 година врз основа на постапка, освен праведна конкурентна постапка;

(в) од 26 јули 2000 година и пред 3 декември 2009 година врз основа на праведна конкурентна тендерска постапка;

(г) од 26 јули 2000 година и пред 3 декември 2009 година врз основа на постапка освен праведна конкурентна тендерска постапка;

Договорите наведени во точка (а) може да останат во сила до истекување на нивниот рок. Договорите наведени во точките (б) и (в) може да останат во сила до истекување на нивниот рок, но не подолго од 30 години. Договорите наведени во точка (г) може да останат во сила до истекување на нивниот рок под услов да имаат ограничен рок споредлив со роковите утврдени во член 4.

Договорите за јавни услуги може да останат во сила до истекување на нивниот рок кога нивното прекинување би довело до неоправдани правни или економски последици и под услов Комисијата да дала свое одобрение.

4. Без да е во согласност со став 3, во втората половина на преодниот период утврден во став 2, надлежниот орган може да одлучи да ги исклучи од учество во доделување на договори со тендерска постапка оние субјекти кои не може да обезбедат доказ дека вредноста на јавните превозни услуги за кои тие добиваат надоместок или уживаат ексклузивно право, дадено во согласност со оваа Регулатива, претставува најмалку половина од вредноста на сите јавни превозни услуги за кои тие добиваат надоместок или уживаат ексклузивно право. Таквото исклучување не се применува за субјекти на јавни услуги кои ги вршат услугите кои се предмет на тендер. За применување на овој критериум, не се земаат предвид договорите за јавните набавки доделени со мерки во случај на нужда од член 5(5).

Кога компетентните органи ја користат можноста од првиот потстав, тие го прават тоа без дискриминација, ги исклучуваат сите потенцијални субјекти за јавни услуги кои го исполнуваат овој критериум и ги известуваат за нивната одлука потенцијалните субјекти на почетокот на постапката за доделување на договори за јавни услуги.

Соодветните надлежни органи ја известуваат Комисијата за нивната намера да ја применат оваа одлука најмалку два месеца пред објавување на поканата за учество на тендер.

## **Компатибилност со Договорот**

### *Член 9*

1. Надоместокот за јавни услуги за извршување на услуги за јавен патнички превоз или за усогласување со тарифните обврски утврдени преку општи правила, платен во согласност со оваа Регулатива, одговара со заедничкиот пазар. Таквиот надоместок е ослободен од барањето за претходно известување утврдено во член 88(3) од Договорот.

2. Без да е во спротивност со членовите 73, 86, 87 и 88 од Договорот, земјите-членки може да продолжат да обезбедуваат помош за транспортниот сектор согласно член 73 од Договорот, која одговара на потребите за координација на транспортот или која претставува надоместок за исполнување на одредени обврски, својствени на поимот јавна услуга, освен оние кои се опфатени со оваа Регулатива и особено:

(а) до влегување во сила на општите правила за респределување на расходите за инфраструктура кога помошта е дадена на претпријатија, кои треба да сносат расходи поврзани со инфраструктурата употребена од нив, додека други претпријатија не се предмет на слично оптоварување. При одредување на износот на така доделената помош, треба да се зема предвид расходите на инфраструктурата, кои конкурентните видови на транспорт не треба да ги сносат;

(б) кога целта на помошта е да го поттикне истражувањето во транспортните системи и технологии или нивниот развој кои се поекономски за Заедницата воопшто.

Таквата помош се ограничува до истражувачка и развојна фаза и може да не ги опфати комерцијалната експлоатација на таквите транспортни системи и технологии.

### **Укинување**

#### *Член 10*

1. Со ова Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69 се укинува. Нејзините одредби, сепак, продолжуваат да се применуваат за услуги за товарен превоз за рок од три години по влегување во сила на оваа Регулатива.

2. Со ова Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1107/70 се укинува.

### **Извештаи**

#### *Член 11*

На крајот од преодниот период утврден во член 8(2), Комисијата поднесува извештај за спроведување на оваа Регулатива и за развојот на давањето на јавен патнички превоз во Заедницата, кој го оценува посебно развојот на квалитетот на услугите за јавен патнички превоз и ефектите од директните доделувања на договори, придружен, по потреба, со соодветни предлози за изменување на оваа Регулатива.

### **Влегување во сила**

#### *Член 12*

Оваа Регулатива влегува во сила на 3 декември 2009 година.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 23 октомври 2007 год.

*За Европскиот парламент*

*Претседател*

Х.-Г. Потеринг

*За Советот*

*Претседател*

М. Лобо Антун

#### АНЕКС

Правила кои се применуваат за надоместок во случаи од член 6(1)

1. Надоместокот, поврзан со договори за јавни услуги доделени директно во согласност со член 5(2), (4), (5) или (6) или поврзани со општо правило, треба да се пресметува во согласност со правилата утврдени во Анексот.
2. Надоместокот не може да го надмине износот кој одговара на нето-финансискиот ефект еднаков на збирот од последиците, позитивни или негативни, од исполнување на обврската за јавни услуги за расходите и приходите на субјектот на јавни услуги. Последиците се оценуваат со споредување на ситуацијата кога обврската за јавни услуги е исполнета со состојбата која би настанала доколку обврската не би била исполнета. За да се пресмета нето-финансискиот ефект, надлежниот орган се раководи од следнава шема:  
расходи, настанати во врска со обврската за јавни услуги или збир од обврски за јавни услуги, наложени од надлежен орган/органи и содржани во договор за јавни услуги и/или општо правило, минус сите позитивни финансиски ефекти настанати во рамките на мрежата која функционира согласно предметната (ите) обврска (ите) за јавни услуги, минус тарифните приходи или секој друг приход добиен при исполнување на предметната (ите) обврска (ите) за јавни услуги, плус разумен профит еднаков на нето-финансиски ефект.
3. Почитувањето на обврската за јавни услуги може да има влијание врз можни транспортни активности на субјектот надвор од рамките на предметната (ите) обврска (ите) за јавни услуги. За да се избегне прекумерен надоместок или недоволен надоместок, при пресметување на финансискиот ефект се земаат во предвид количински финансиски последици врз соодветните мрежи на субјектот.
4. Расходите и приходите треба да се пресметуваат во согласност со книговодствените и даночните правила во сила.
5. За да се зголеми транспарентноста и да се избегнат вкрстени субвенции во случај кога субјект на јавни услуги извршува не само компензирани услуги, предмет на обврски за јавни превозни услуги, туку е ангажиран и во други дејности, сметките за наведените јавни услуги треба да бидат одделни, така што да ги исполнуваат најмалку следниве услови:  
тековните сметки за секоја од тие дејности треба да се одделни и делот на соодветните средства, како и утврдените расходи треба да се распределени во согласност со

книговодствените и даночните правила во сила,

сите променливи расходи, соодветен придонес кон утврдените расходи и разумниот профит, поврзани со секаква друга дејност на субјектот на јавни услуги, не можат при никакви околности да бидат наплатени за предметната јавна услуга,

расходите за јавни услуги треба да се изедначат со оперативните расходи и плаќањата од јавните органи, без никаква можност за префрлање на приходи во друг сектор од дејноста на субјектот на јавни услуги.

6. Под „разумна печалба“ треба да се разбере степен на враќање на капиталот, кој е нормален за секторот во дадена земја-членка и кој го зема предвид ризикот или недостатокот од ризик, на кој е изложен субјектот врз основа на интервенција од јавен орган.

7. Начинот на надоместување треба да го поттикне одржувањето или развивањето на:

— ефикасно управување од страна на субјектот на јавни услуги кое може да биде предмет на објективно оценување, и

— давање услуги за превоз на патници со задоволително висок стандард.