

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 2/2007

przyjęte przez Radę w dniu 11 grudnia 2006 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ...
w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz
uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

(2007/C 70 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i 89,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 16 Traktatu potwierdza miejsce, jakie usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zajmują wśród wspólnych wartości Unii.
- (2) Artykuł 86 ust. 2 Traktatu stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają normom Traktatu, zwłaszcza regułom konkurencji, w granicach, w jakich stosowanie tych reguł nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu zadań powierzonych tym przedsiębiorstwom.
- (3) Artykuł 73 Traktatu stanowi przepis szczególny w stosunku do art. 86 ust. 2. Określa on zasady mające zastosowanie do rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych w sektorze transportu lądowego.

- (4) Do głównych celów określonych w Białej księdze Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich.
- (5) Obecnie liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Aby zapewnić świadczenie tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań. Wśród mechanizmów, z których mogą korzystać, aby zapewnić świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, są m.in.: przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne wyłącznych praw, przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne rekompensaty finansowej oraz określanie ogólnych zasad w zakresie prowadzenia transportu publicznego, mających zastosowanie do wszystkich podmiotów świadczących takie usługi. Jeżeli państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wybiorą wyłączenie pewnych zasad ogólnych z zakresu jego stosowania, zastosowanie powinny mieć przepisy ogólne dotyczące pomocy państwa.
- (6) Wiele państw członkowskich wprowadziło przepisy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw oraz udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych przynajmniej w niektórych obszarach ich rynku transportu publicznego, w oparciu o przejrzyste procedury przetargowe zapewniające uczciwą konkurencję. Dzięki temu wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi znacznie się rozwinęła, a kilka

⁽¹⁾ Dz.U. C 195 z 18.8.2006, str. 20.⁽²⁾ Dz.U. C 192 z 16.8.2006, str. 1.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2001 r. (Dz.U. C 140 E z 13.6.2002, str. 262), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

podmiotów świadczących usługi publiczne świadczy je aktualnie w zakresie transportu pasażerskiego w więcej niż jednym państwie członkowskim. Jednak zmiany przepisów krajowych doprowadziły do stosowania rozbieżnych procedur i wywołały niepewność co do praw podmiotów świadczących usługi publiczne oraz co do obowiązków właściwych organów. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej⁽¹⁾ nie dotyczy sposobu udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych we Wspólnocie, ani tym bardziej nie określa sytuacji, w jakich świadczenie tych usług powinno być przedmiotem przetargu. Należy zatem dostosować wspólnotowe ramy prawne do aktualnych warunków.

- (7) Przeprowadzone badania i doświadczenia państw członkowskich, w których od lat panuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzono. Podejście to wsparła Rada Europejska w ramach tzw. procesu lizbońskiego z dnia 28 marca 2000 r. wzywającego Komisję, Radę i państwa członkowskie, w granicach ich odpowiednich kompetencji, do „przyspieszenia liberalizacji w dziedzinach takich jak ... transport”.
- (8) Należy pozwolić, by rynki transportu pasażerskiego, które zostały poddane deregulacji oraz na których nie istnieją wyłączne prawa, zachowały swoje cechy i sposób funkcjonowania na tyle, na ile jest to zgodne z wymogami Traktatu.
- (9) Aby możliwe było zorganizowanie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w sposób jak najbardziej odpowiadający potrzebom społeczeństwa, wszystkie właściwe organy muszą mieć możliwość wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne — biorąc pod uwagę interesy małych i średnich przedsiębiorstw — na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu. Aby zapewnić stosowanie zasad przejrzystości, równego traktowania konkurencyjnych podmiotów świadczących usługi i proporcjonalności przy przyznawaniu rekompensat lub wyłącznych praw, konieczne jest, by umowa o świadczenie usług publicznych zawierana pomiędzy właściwymi organami a wybranym podmiotem świadczącym usługi publiczne określała charakter zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i uzgodnioną rekompensatę. Forma lub nazwa umowy może być różna w zależności od systemów prawnych państw członkowskich.
- (10) W odróżnieniu do rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie śródlądowego transportu pasażerskiego, uważa się za niewskazane, by nowe rozporządzenie obejmowało udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Organizacja usług publicznych w zakresie śródlądowego transportu pasażerskiego podlega zatem zasadom ogólnym określonym w Traktacie, o ile państwa członkowskie nie zdecydują o stosowaniu niniejszego

rozporządzenia w odniesieniu do tego konkretnego sektora. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają włączania usług żegludgi śródlądowej do większych sieci miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego publicznego transportu pasażerskiego.

- (11) W odróżnieniu od rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie transportu towarowego, uważa się za niewskazane, by niniejsze rozporządzenie miało zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Po trzech latach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do organizacji sektora usług transportu towarowego powinny obowiązywać zasady ogólne określone w Traktacie.
- (12) Z punktu widzenia prawa wspólnotowego nie jest istotne, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego świadczone są przez przedsiębiorstwa publiczne czy prywatne. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na zasadzie neutralności pod względem prawa własności, o którym mowa w art. 295 Traktatu, na zasadzie swobody państw członkowskich w definiowaniu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 16 Traktatu, oraz na zasadach pomocniczości i proporcjonalności, o których mowa w art. 5 Traktatu.
- (13) Niektóre usługi — często związane z potrzebą dostępu do specyficznej infrastruktury — świadczone są głównie ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Ponieważ działania te mają niezaprzeczalnie inny cel niż świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, nie powinny podlegać zasadom i procedurom mającym zastosowanie do usług publicznych.
- (14) Jeżeli właściwe organy odpowiadają za organizację sieci transportu publicznego, to poza faktycznym świadczeniem usług transportowych organizacja sieci może obejmować cały szereg innych działań i zadań, co do których właściwe organy muszą mieć swobodę decydowania, czy będą je realizować same czy powierzą je — w całości lub w części — osobie trzeciej.
- (15) Umowy długoterminowe mogą prowadzić do zamknięcia rynku na okres dłuższy niż jest to konieczne, zmniejszając tym samym korzyści wynikające z konkurencji. Aby zminimalizować zakłócenia konkurencji, a jednocześnie utrzymać jakość usług, należy zawierać umowy na świadczenie usług publicznych na czas określony. Należy jednak przewidzieć możliwość wydłużania okresu obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych maksymalnie o połowę ich pierwotnego okresu obowiązywania, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne musi inwestować w środki trwałe, których okres amortyzacji jest wyjątkowo długi, oraz w przypadku gdy chodzi o najbardziej oddalone regiony określone w art. 299 Traktatu z uwagi na ich specyfikę i uwarunkowania. Ponadto jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne dokonuje inwestycji w infrastrukturę lub tabor kolejowy i pojazdy — które to oba rodzaje inwestycji są wyjątkowe, gdyż wiążą się ze znacznymi kwotami — i jeżeli umowa jest zawarta w wyniku procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję, powinna istnieć możliwość przedłużenia umowy o jeszcze dłuższy okres.

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

- (16) W przypadku gdy zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych może spowodować zmianę podmiotu świadczącego usługi publiczne, właściwe organy powinny mieć możliwość nakazania wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów⁽¹⁾. Wspomniana dyrektywa nie zakazuje państwom członkowskim ochrony warunków przenoszenia praw pracowniczych innych niż warunki objęte dyrektywą 2001/23/WE, a tym samym ewentualnego uwzględnienia standardów socjalnych określonych w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, w układach zbiorowych lub umowach zawieranych pomiędzy partnerami społecznymi.
- (17) Zgodnie z zasadą pomocniczości, właściwe organy mają swobodę ustanawiania standardów w odniesieniu do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, na przykład określenia minimalnych warunków pracy, praw pasażerów, potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub wymagań w zakresie ochrony środowiska naturalnego.
- (18) Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego, organ lokalny lub — w przypadku jego braku — organ krajowy może zdecydować, czy będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego na podlegającym mu terytorium czy powierzy ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu z pominięciem procedury przetargowej. Jednak zapewnienie uczciwych warunków konkurencji wymaga, by samodzielne świadczenie usług podlegało ścisłej kontroli. Wymagana kontrola powinna być sprawowana przez właściwy organ lub grupę organów zapewniających usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego, działających razem lub poprzez swoich członków. Ponadto właściwy organ samodzielnie świadczący usługi transportowe lub podmiot wewnętrzny świadczący takie usługi nie powinien mieć prawa udziału w przetargach organizowanych poza terytorium podległym temu organowi. Organ sprawujący kontrolę nad wewnętrznym podmiotem świadczącym takie usługi powinien mieć także możliwość wyłączenia tego podmiotu z udziału w przetargach organizowanych na terytorium podległym temu organowi. Ograniczenia, jakim podlega działalność podmiotu wewnętrznego świadczącego takie usługi, nie wykluczają możliwości bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Oprócz tego bezpośrednio udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego nie ogranicza możliwości udzielenia przez właściwe organy podmiotowi wewnętrznemu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego z wykorzystaniem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro i tramwaje.
- (19) Zlecenie świadczenia usług podwykonawcom może przyczynić się do zwiększenia efektywności publicznego transportu pasażerskiego i umożliwia uczestnictwo w procesie świadczenia usług przedsiębiorstw innych niż podmiot świadczący usługi publiczne, z któremu zostało udzielone zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych. Jednak w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania funduszy publicznych właściwe organy powinny mieć możliwość określenia warunków podwykonawstwa w zakresie publicznych usług transportu pasażerskiego, w szczególności w przypadku usług świadczonych przez podmiot wewnętrzny. Ponadto podwykonawca nie powinien być pozbawiony możliwości udziału w przetargach na terytorium objętym zakresem działania któregokolwiek z właściwych organów. Wybór podwykonawcy dokonywany przez właściwy organ lub jego podmiot wewnętrzny musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym.
- (20) W przypadku gdy organ publiczny postanawia powierzyć osobie trzeciej świadczenie usług użyteczności publicznej, wybór podmiotu świadczącego usługi publiczne musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym w zakresie umów publicznych i koncesji, jak postanowiono w art. 43-49 Traktatu, jak również zgodnie z zasadami przejrzystości i równego traktowania. W szczególności przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą naruszać obowiązków organów publicznych wynikających z dyrektyw dotyczących udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, jeżeli zakres stosowania tych dyrektyw obejmuje umowy o świadczenie usług publicznych.
- (21) Niektóre ogłoszenia o przetargach wymagają od właściwych organów określenia i opisanie złożonych systemów. Dlatego w razie udzielania zamówień w takich przypadkach organy te muszą mieć prawo do negocjowania szczegółów z niektórymi lub ze wszystkimi oferentami będącymi potencjalnymi podmiotami świadczącymi usługi publiczne już po złożeniu przez nich ofert.
- (22) Przetargi mające na celu udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nie powinny być obowiązkowe w przypadku, gdy umowa dotyczy niewielkich kwot lub nieznacznych odległości. W przypadku wyższych kwot lub większych odległości właściwe organy powinny mieć możliwość uwzględnienia szczególnych interesów małych i średnich przedsiębiorstw. Dzielenie umów lub sieci przez właściwe organy w celu uniknięcia przetargu powinno być zabronione.
- (23) W przypadku ryzyka zakłócenia w świadczeniu usług właściwe organy powinny mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych, do czasu udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (24) W przypadku publicznego kolejowego transportu pasażerskiego pojawiają się szczególne kwestie inwestycji oraz kosztów infrastruktury. W marcu 2004 r. Komisja przedstawiła propozycję zmiany dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych⁽²⁾, tak aby każdemu wspólnotowemu przedsiębiorstwu kolejowemu zapewnić dostęp do infrastruktury wszystkich państw członkowskich w celu umożliwienia świadczenia usług w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Celem niniejszego rozporządzenia nie jest kontynuacja otwierania rynku usług w sektorze przewozów kolejowych, lecz ustanowienie ram prawnych dla przyznawania rekompensat lub wyłącznych praw do umów o świadczenie usług publicznych.

(1) Dz.U. L 82 z 22.3.2001, str. 16.

(2) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164).

- (25) W odniesieniu do usług publicznych niniejsze rozporządzenie pozwala wszystkim właściwym organom na wybór operatora świadczącego usługi publiczne w sektorze transportu pasażerskiego na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Z uwagi na różnice w zakresie organizacji terytorialnej państw członkowskich w tym względzie, uzasadnione jest zezwolenie właściwym organom na bezpośrednie udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.
- (26) Wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat w nadmiernej wysokości. W przypadku gdy właściwe organy planują udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej, powinny one również przestrzegać szczegółowych zasad, dzięki którym kwota rekompensaty jest odpowiednia i odzwierciedla starania o efektywność i jakość usług.
- (27) Poprzez odpowiednie uwzględnienie w określonych w załączniku zasadach kalkulacji wpływu, jaki będzie miało wypełnianie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na zapotrzebowanie na pasażerskie usługi transportowe, właściwy organ i podmiot świadczący usługi publiczne mogą wykazać, że uniknięto rekompensat w nadmiernej wysokości.
- (28) Przed udzieleniem zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, z wyjątkiem środków nadzwyczajnych i umów związanych ze świadczeniem usług na niewielką odległość, właściwe organy powinny przedsięwziąć niezbędne kroki, by ogłosić swój zamiar udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia takich umów przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem, tak aby potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne mogły podjąć odpowiednie działania.
- (29) Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, udzielane bezpośrednio, powinny podlegać wymogowi zwiększonej przejrzystości.
- (30) Zważywszy że właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne będą potrzebowały czasu na dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia, należy ustanowić przepisy przejściowe. Mając na względzie stopniowe udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny przedstawić Komisji sprawozdanie z postępów w terminie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego. Na podstawie tych sprawozdań Komisja może zaproponować odpowiednie środki.
- (31) W okresie przejściowym właściwe organy mogą wprowadzać przepisy niniejszego rozporządzenia w różnym czasie. W tym okresie okazać się może, że podmioty świadczące usługi publiczne, działające na rynkach niepodlegających jeszcze przepisom niniejszego rozporządzenia, starają się o umowy o świadczenie usług publicznych na rynkach, które szybciej otworzyły się na regulowaną konkurencję. Aby poprzez proporcjonalne działanie zapobiec wszelkim dysproporcjom w otwieraniu rynku transportu publicznego, w drugiej połowie okresu przejściowego właściwe organy powinny mieć możliwość odrzucania ofert złożonych przez przedsiębiorstwa charakteryzujące się tym, że ponad połowa wartości świadczonych przez nie usług transportu publicznego dotyczy usług przyznanych niezgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile nie dochodzi do dyskryminacji i o ile taką decyzję podjęto przed ogłoszeniem o przetargu.
- (32) W ust. 87-95 orzeczenia z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH (!) Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził, że rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 87 Traktatu, o ile spełnione są cztery warunki. W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, a spełnione są ogólne kryteria stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych stanowią pomoc państwa i podlegają art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu.
- (33) Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych okazać się mogą niezbędne w sektorze pasażerskiego transportu lądowego, aby przedsiębiorstwa odpowiedzialne za usługi publiczne działały w oparciu o zasady i na warunkach, które pozwolą im na realizację swoich zadań. Pod pewnymi warunkami takie rekompensaty mogą być zgodne z Traktatem, stosownie do art. 73. Po pierwsze, muszą one być przyznane po to, by zapewnić świadczenie usług stanowiących usługi użyteczności publicznej w rozumieniu Traktatu. Po drugie, aby uniknąć nieuzasadnionego zakłócenia konkurencji, nie mogą przekroczyć poziomu koniecznego do pokrycia kosztów netto poniesionych przy realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; należy przy tym uwzględnić dochody uzyskane dzięki nim oraz rozsądny zysk.
- (34) Rekompensaty przyznawane przez właściwe organy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia mogą zatem zostać wyłączone z obowiązku wcześniejszego informowania wynikającego z art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (35) Niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, które powinno w związku z tym zostać uchylone. Trzyletni okres przejściowy dla publicznych usług transportu towarowego pomoże w stopniowej likwidacji rekompensat, na które Komisja nie udzieliła zgody na podstawie art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu. Wszelkie rekompensaty przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego innych niż usługi objęte niniejszym rozporządzeniem, które to rekompensaty mogłyby implikować pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, powinny być zgodne z jego art. 73, 86, 87 oraz 88, przy uwzględnieniu wykładni Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, zawartej w szczególności w orzeczeniu w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH. Dlatego badając takie przypadki, Komisja powinna stosować zasady podobne do zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu lub — w stosownych przypadkach — w innych aktach dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

(!) [2003] Zb. Orz. I-7747.

(36) Niniejsze rozporządzenie obejmuje zakres stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej⁽¹⁾. Rozporządzenie to jest nieaktualne, a dodatkowo ogranicza ono stosowanie art. 73 Traktatu i nie daje odpowiedniej podstawy prawnej do zatwierdzania obecnych modeli inwestycji, zwłaszcza inwestycji w infrastrukturę transportową w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Należy je więc uchylić w celu umożliwienia zastosowania art. 73 Traktatu w sposób dostosowany do stałej ewolucji sektora, bez uszczerbku dla niniejszego rozporządzenia oraz dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych⁽²⁾. W celu dalszego ułatwienia stosowania odpowiednich zasad Wspólnoty Komisja proponuje w roku 2006 wskazówki dotyczące pomocy państwa w inwestycjach w sektorze kolejowym, w tym w inwestycjach w infrastrukturę.

(37) W celu oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz postępów w zakresie świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego we Wspólnocie, zwłaszcza jakości tych usług oraz wyników bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, Komisja powinna przygotować odpowiednie sprawozdanie. Sprawozdaniu temu mogą, w razie potrzeby, towarzyszyć wnioski dotyczące zmian do niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i zakres stosowania

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie, w jaki sposób, przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego, właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej, które miałyby m.in. bardziej masowy charakter, byłyby bezpieczniejsze, odznaczałyby się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych.

W tym celu niniejsze rozporządzenie określa warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejją oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich

znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do pasażerskiego transportu publicznego prowadzonego śródlądowymi drogami wodnymi.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do koncesji na roboty budowlane w rozumieniu art. 1 ust. 3 lit a) dyrektywy 2004/17 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych⁽³⁾ ani w rozumieniu art. 1 ust. 3 dyrektywy 2004/18 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi⁽⁴⁾.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- „pasażerski transport publiczny” oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły;
- „właściwy organ” oznacza organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia;
- „właściwy organ lokalny” oznacza właściwe organy, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju;
- „podmiot świadczący usługi publiczne” oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo lub zgrupowanie przedsiębiorstw, świadczące usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, lub każdą instytucję publiczną, która świadczy takie usługi;
- „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach;
- „wyłączne prawo” oznacza prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi;
- „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;

⁽¹⁾ Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 543/97 (Dz.U. L 84 z 26.3.1997, str. 6).

⁽²⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2083/2005 (Dz.U. L 333 z 20.10.2005, str. 28).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2083/2005.

- h) „bezpośrednie udzielenie zamówienia” oznacza udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych danemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne z pominięciem procedury przetargowej;
- i) „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług; w zależności od prawa państw członkowskich umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która:
- stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy, albo
 - zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu;
- j) „wartość” oznacza wartość usługi, trasy, umowy o świadczenie usług publicznych lub systemu rekompensat w ramach pasażerskiego transportu publicznego odpowiadającą wynagrodzeniu całkowitemu, bez podatku VAT, podmiotu lub podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, wypłacane przez organy publiczne oraz dochody ze sprzedaży biletów, które nie są przekazywane danemu właściwemu organowi;
- k) „zasada ogólna” oznacza środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu.
- l) „publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego” oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy.

Artykuł 3

Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne

1. W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi wyłącznego prawa lub rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, następuje to w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają na celu określenie taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów, mogą także stanowić przedmiot zasad ogólnych. Zgodnie z zasadami określonymi w art. 4 i 6 oraz w załączniku właściwy organ rekompensuje podmiotom świadczącym usługi publiczne wynik finansowy netto — dodatni lub ujemny — uzyskany jako pochodna kosztów i przychodów, które powstały przy wypełnianiu zobowiązań taryfowych określonych na podstawie zasad ogólnych, tak by zapobiec nadmiernym rekompensatom. Następuje to niezależnie od prawa właściwych organów do włączenia zobowiązania z tytułu świadczenia usług

publicznych polegającego na określeniu maksymalnych taryf do umów o świadczenie usług publicznych.

3. Bez uszczerbku dla przepisów art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia ogólne zasady rekompensat finansowych odnoszących się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidujących taryfy maksymalne dla uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. O wspomnianych zasadach ogólnych informuje się zgodnie z art. 88 Traktatu. Każda taka informacja zawiera dokładne dane na temat danego środka, a zwłaszcza szczegółowy opis metody obliczeń.

Artykuł 4

Obowiązkowa treść umów o świadczenie usług publicznych oraz zasad ogólnych

1. Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne:

(i) jednoznacznie określają zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;

(ii) określają z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty, parametry, według których obliczane są rekompensaty w sposób zapobiegający ich zawyżaniu. W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 parametry te określone są w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako pochodna kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odnośnych dochodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku;

(iii) określają zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług. Koszty te mogą uwzględniać w szczególności koszty personelu, energii, opłat za użytkowanie infrastruktury, utrzymania i napraw pojazdów przeznaczonych do transportu publicznego, taboru oraz instalacji niezbędnych do świadczenia usług transportu pasażerskiego, koszty stałe oraz odpowiedni zwrot z kapitału własnego.

2. Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne określają reguły podziału przychodów ze sprzedaży biletów, tzn. czy może je zatrzymać podmiot świadczący usługi publiczne, czy mają być przekazywane właściwym organom lub dzielone pomiędzy obie strony.

3. Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz piętnastu lat — w odniesieniu do usług kolejowego transportu pasażerskiego i innych środków transportu szynowego. W przypadku gdy transport kolejaj i za pomocą innych środków transportu szynowego stanowi ponad 50 % wartości danych usług, okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, obejmujących kilka rodzajów transportu, jest ograniczony do piętnastu lat.

4. W razie konieczności, przy uwzględnieniu warunków amortyzacji środków trwałych, okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych może być przedłużony maksymalnie o połowę, jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne zapewnia środki trwałe, które mają istotne znaczenie dla wszystkich środków trwałych potrzebnych do realizacji usług transportu pasażerskiego stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług publicznych oraz są związane przede wszystkim z usługami w zakresie transportu pasażerskiego stanowiącymi przedmiot tej umowy.

Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 3, w regionach najbardziej oddalonych może zostać przedłużony maksymalnie o 50 %, o ile jest to uzasadnione kosztami związanymi ze szczególnym położeniem geograficznym tych regionów.

Umowa o świadczenie usług publicznych może zostać zawarta na dłuższy okres, o ile jest to uzasadnione amortyzacją kapitału w związku z wyjątkowymi inwestycjami w infrastrukturę, tabor kolejowy lub pojazdy oraz o ile zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zostało udzielone na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję. Aby zachować przejrzystość w takich przypadkach, właściwy organ w ciągu roku od zawarcia umowy przekazuje Komisji umowę o świadczenie usług publicznych i przedstawia powody uzasadniające dłuższy okres jej obowiązywania.

5. Bez uszczerbku dla prawa krajowego i wspólnotowego, a także dla układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, właściwe organy mogą wymagać, by wybrany podmiot świadczący usługi publiczne przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w celu świadczenia usług prawa, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. Gdy właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych standardów socjalnych, dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych zawierają listę pracowników, których to dotyczy, jak również jasne i szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami.

6. Gdy właściwe organy określone zgodnie z prawem krajowym wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne przestrzegały określonych norm jakości, normy te muszą być zawarte w dokumentacji przetargowej i w umowach o świadczenie usług publicznych.

7. Dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych jasno określają, czy dopuszczalne jest podwykonawstwo. Umowa o świadczenie usług publicznych, zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym, określa warunki mające zastosowanie do podwykonawstwa.

Artykuł 5

Udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych

1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie umowy nie mają formy umowy

koncesyjnej na wykonanie usług zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2-6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny — bez względu na to, czy jest to organ pojedynczy czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego — może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych odrębnej prawnie jednostce podlegającej kontroli właściwego organu lokalnego lub w przypadku grupy organów podlegającej kontroli co najmniej jednego właściwego organu lokalnego — analogicznej do kontroli, jaką organ ten sprawuje nad swoimi własnymi służbami (taka odrębna prawnie jednostka zwana jest dalej „podmiotem wewnętrznym”). W przypadku podjęcia takiej decyzji przez właściwy organ lokalny zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) w celu stwierdzenia, czy właściwy organ lokalny sprawuje taką kontrolę, bierze się pod uwagę takie elementy, jak stopień reprezentowania w organach administrujących, zarządzających lub nadzorczych, stosowne postanowienia w statutach, struktura własnościowa, wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli. Zgodnie z prawem wspólnotowym posiadanie przez właściwy organ publiczny pełnej własności, w szczególności w przypadku partnerstw publiczno-prywatnych, nie jest niezbędnym wymogiem sprawowania kontroli w rozumieniu niniejszego ustępu, o ile istnieje przewaga wpływu publicznego i sprawowanie kontroli można stwierdzić na podstawie innych kryteriów;
- b) niniejszy ustęp może być stosowany pod warunkiem, że podmiot wewnętrzny i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizują swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego na obszarze działania właściwego organu lokalnego — niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych — i nie biorą udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego;
- c) bez uszczerbku dla lit. b), podmiot wewnętrzny może uczestniczyć w przetargach zapewniających uczciwą konkurencję na dwa lata przed wygaśnięciem umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie udzielonego mu bezpośrednio zamówienia, pod warunkiem że podjęto ostateczną decyzję o tym, by usługi w zakresie transportu pasażerskiego świadczone przez dany podmiot wewnętrzny zostały zlecone w drodze przetargu zapewniającego uczciwą konkurencję oraz że ten podmiot wewnętrzny nie zawarł żadnej innej umowy w rezultacie udzielonego mu bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych;
- d) w przypadku braku właściwego organu lokalnego lit. a), b) i c) mają zastosowanie do organu krajowego właściwego miejscowo na obszarze nieobejmującym całego kraju, pod warunkiem że podmiot wewnętrzny nie bierze udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego organizowanych poza terytorium, którego dotyczy umowa o świadczenie usług publicznych.

3. Wszystkie właściwe organy, które zlecają świadczenie usług osobie trzeciej niebędącej podmiotem wewnętrznym, udzielają zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze przetargu, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4, 5 i 6. Procedura przetargowa jest otwarta dla każdego podmiotu, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może obejmować rokowania, zgodnie ze wspomnianymi zasadami, w celu określenia elementów najbardziej dostosowanych do specyfiki lub złożoności potrzeb.

4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, których średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 milion EUR lub które dotyczą rocznego świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na odległość mniejszą niż 300 000 kilometrów.

Jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 20 pojazdów, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 1,7 mln EUR lub rocznego świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na odległość mniejszą niż 500 000 km.

5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwe organy mogą zastosować środki nadzwyczajne. Środki te obejmują bezpośrednie udzielanie zamówień lub wyrażenie formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych, lub zobowiązania do świadczenia określonych usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej zobowiązanie do świadczenia określonych usług publicznych. Udzielenie zamówienia lub przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych w ramach środków nadzwyczajnych lub nałożenie zobowiązania do wykonania takiej umowy jest dopuszczalne na okres nieprzekraczający dwóch lat.

6. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 umowy, takie zawierane są maksymalnie na okres 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.

Artykuł 6

Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

1. Każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z przepisami określonymi w art. 4, bez względu na zasady udzielania zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy zawartej w następstwie udzielonego bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 lub 6 lub wynikająca z zasady ogólnej, musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.

2. Na pisemny wniosek Komisji państwa członkowskie zobowiązane są dostarczyć jej, w terminie trzech miesięcy lub w określonym we wniosku dłuższym terminie, wszystkich informacji, które Komisja uzna za niezbędne do dokonania oceny, czy przyznana rekompensata jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Publikacja

1. Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, wynikających z jego właściwości, na temat wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to ma pozwalać nadzorować i oceniać wyniki funkcjonowania, jakość i finansowanie sieci transportu publicznego.

2. Każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przynajmniej następujące informacje:

- a) nazwa i dane adresowe właściwego organu;
- b) przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- c) usługi i terytoria potencjalnie objęte zamówieniem.

Właściwe organy mogą zdecydować, że informacje te nie będą publikowane, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych dotyczy świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na odległość mniejszą niż 50 000 km w skali roku.

W przypadku zmiany określonych powyżej informacji po ich opublikowaniu, właściwy organ niezwłocznie publikuje odpowiednie sprostowanie. Sprostowanie takie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury bezpośredniego przyznania zamówienia lub rozpoczęcia procedury przetargowej.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do art. 5 ust. 5.

3. W przypadku bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego, tak jak określono w art. 5 ust. 6, właściwy organ podaje do wiadomości publicznej w okresie jednego roku od przyznania umowy następujące informacje:

- a) nazwa podmiotu zawierającego umowę i jego struktura własności;
- b) okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych;
- c) opis usług transportu pasażerskiego, jakie mają być świadczone;
- d) opis parametrów rekompensaty finansowej;
- e) cele w zakresie jakości;
- f) warunki związane z najważniejszymi zasobami.

4. Na wniosek zainteresowanej strony właściwy organ przekazuje jej uzasadnienie swojej decyzji o bezpośrednim przyznaniu umowy o świadczenie usług publicznych.

Artykuł 8

Przepisy przejściowe

1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia na świadczenie usług publicznych, określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile zamówienia takie nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2-4 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. Bez uszczerbku dla ust. 3, zamówienia prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być udzielane zgodnie z art. 5 od dniem ... (*). W tym okresie przejściowym państwa członkowskie podejmują środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami art. 5 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością transportową.

W okresie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5. Na podstawie sprawozdań z postępów przekazanych przez państwa członkowskie Komisja może zaproponować odpowiednie środki skierowane do państw członkowskich.

3. Przy stosowaniu ust. 2 nie są brane pod uwagę umowy o świadczenie usług publicznych przyznane zgodnie z prawem Wspólnoty i prawem krajowym:

- przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;
- przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję;
- po dniu 26 lipca 2000 r. i przed ... (**) na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;
- po lipcu 2000 r. i przed ... (**) na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.

Umowy, o których mowa w lit. a), mogą obowiązywać do ich wygaśnięcia. Umowy, o których mowa w lit. b) i c), mogą obowiązywać do ich wygaśnięcia, lecz maksymalnie przez okres 30 lat. Umowy, o których mowa w lit. d), mogą obowiązywać aż do ich wygaśnięcia, o ile zawarte są na czas określony porównywalny z okresami ważności, które określono w art. 4.

(*) 12 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Umowy o świadczenie usług publicznych mogą obowiązywać aż do wygaśnięcia, jeżeli ich rozwiązanie pociągnęłoby za sobą niepożądane skutki prawne lub gospodarcze i o ile Komisja wyraziła na to zgodę.

4. Nie naruszając ust. 3, właściwe organy mogą w drugiej połowie okresu przejściowego, o którym mowa w ust. 2, wykluczyć z uczestnictwa w procedurach udzielania zamówień w drodze przetargu podmioty świadczące usługi publiczne, które nie są w stanie wykazać, że wartość usług transportu publicznego, za które przyznano im rekompensatę lub prawo wyłączne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub wyłączne prawo. Wyłączenie takie nie dotyczy podmiotów świadczących aktualnie usługi publiczne, które mają być przedmiotem przetargu. Przy stosowaniu tego kryterium nie bierze się pod uwagę zamówień prowadzących do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych udzielonych w ramach środka nadzwyczajnego, o którym mowa w art. 5 ust. 5.

W przypadku gdy właściwe organy korzystają z możliwości określonej w akapicie pierwszym odbywa się to w sposób niedyskryminacyjny; organy te wykluczają wszystkie potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne, które spełniają to kryterium i informują je o swojej decyzji na początku procedury udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych.

Właściwe organy informują Komisję o zamiarze zastosowania tego przepisu przynajmniej na dwa miesiące przed opublikowaniem zaproszenia do składania ofert.

Artykuł 9

Zgodność z Traktatem

1. Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, powinny być zgodne z zasadami wspólnego rynku. Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 88 ust. 3 Traktatu.

2. Bez uszczerbku dla art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu, państwa członkowskie mogą nadal, zgodnie z art. 73 Traktatu, przyznawać pomoc dla sektora transportu na zaspokojenie potrzeb koordynacji transportu lub jako rekompensatę za realizację pewnych zobowiązań stanowiących nieodłączną część usług publicznych, innych niż objęte niniejszym rozporządzeniem, w szczególności zaś:

- do chwili wejścia w życie wspólnych zasad przyznawania pomocy na pokrycie kosztów infrastruktury, w przypadku gdy pomoc jest przyznawana przedsiębiorstwom, które muszą ponosić koszty związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy inne przedsiębiorstwa takich kosztów nie ponoszą. Podczas określania wysokości przyznawanej w takim przypadku pomocy bierze się pod uwagę koszty infrastruktury, których konkurencyjne środki transportu nie ponoszą;
- w przypadku gdy celem pomocy jest wspieranie badań lub rozwoju w zakresie systemów transportowych oraz technologii, które są bardziej opłacalne dla całej Wspólnoty.

Pomoc taka jest ograniczona do fazy badań i rozwoju i nie może dotyczyć komercyjnej eksploatacji takich systemów i technologii transportowych.

Artykuł 10

Uchylenie

1. Uchyla się rozporządzenie (EWG) nr 1191/69. Jego przepisy stosuje się jednak nadal w odniesieniu do usług transportu towarowego przez okres trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Uchyla się rozporządzenie (EWG) nr 1107/70.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 11

Sprawozdania

Po zakończeniu okresu przejściowego określonego w art. 8 ust. 2 Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia i aktualnych tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego we Wspólnocie, oceniając zwłaszcza zmiany w jakości usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz skutki bezpośredniego udzielania zamówień, o ile to konieczne — wraz z odpowiednimi wnioskami w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ... (*).

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) Trzy lata od daty opublikowania rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym.

ZAŁĄCZNIK

**ZASADY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO PRYZNAWANIA REKOMPENSATY W PRZYPADKACH,
O KTÓRYCH MOWA W ART. 6 UST. 1**

1. Rekompensaty związane z zamówieniami prowadzącymi do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanymi bezpośrednio zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 lub rekompensaty związane z zasadą ogólną należy obliczać zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym załączniku.
 2. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów — pozytywnych czy negatywnych — jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ posługuje się następującym algorytmem:

koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań, nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej,

 - minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane w sieci obsługiwanej w ramach danego(-ych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,
 - minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
 - plus rozsądny zysk,
 - = wynik finansowy netto.
 3. Wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych może mieć wpływ na ewentualną działalność transportową podmiotu, która nie jest związana z danym zobowiązaniem lub zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby uniknąć nadmiernych rekompensat lub ich braku, przy obliczaniu wyniku finansowego netto należy wziąć pod uwagę kwantyfikowalne skutki finansowe dla sieci obsługiwanych przez podmiot.
 4. Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
 5. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skośnego w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:
 - konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im środki trwale oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
 - koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być rozliczane w ramach danych usług publicznych,
 - koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.
 6. Przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ewentualne ryzyko ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.
 7. Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój:
 - systemu skutecznego zarządzania przez podmiot świadczący usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywniej ocenie, oraz
 - usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

- W dniu 20 lipca 2005 r. Komisja przedłożyła zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, znany jako wniosek dotyczący zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ⁽¹⁾. Przed tym zmienionym wnioskiem Komisja przedstawiła dwa inne wnioski: w dniu 27 lipca 2000 r. — pierwotny wniosek ⁽²⁾ oraz — w dniu 21 lutego 2002 r. — zmieniony wniosek ⁽³⁾.
- W dniu 14 listopada 2001 r. Parlament Europejski przeprowadził głosowanie nad opinią w pierwszym czytaniu na podstawie pierwotnego wniosku Komisji z lipca 2000 r. ⁽⁴⁾ Parlament Europejski postanowił potraktować wniosek z lipca 2005 r. jako zmienioną wersję pierwotnego wniosku z lipca 2000 r. i w związku z tym przeanalizuje ten wniosek dopiero w drugim czytaniu.
- Rada na posiedzeniu w dniu 9 czerwca 2006 r. osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie zmienionego wniosku, przy czym delegacje: czeska, grecka, luksemburska i maltańska wstrzymały się od głosu. W dniu 11 grudnia 2006 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko.
- Podczas prac Rada uwzględniła także opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁵⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽⁶⁾.

II. POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Ponieważ pierwsze czytanie w Parlamencie opierało się na pierwotnym wniosku Komisji z 2000 r. i na wspólnym stanowisku Rady w sprawie znacznie zmienionego wniosku z 2005 r., Rada nie może w niniejszym uzasadnieniu odnieść się do poszczególnych poprawek parlamentarnych. Zamiast tego Rada ustosunkuje się do wyników pierwszego czytania w Parlamencie w sposób ogólny oraz w związku z kluczowymi elementami wspólnego stanowiska.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Przepisy ogólne

Obecnie obowiązujące ramy legislacyjne dla zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych pochodzą z 1969 r. i zostały ostatnio zmienione w 1991 r. ⁽⁷⁾ Rada uważa, że na dzisiejszym europejskim rynku usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, na którym nie są obecne wyłącznie podmioty krajowe, regionalne lub lokalne, potrzebny jest nowy zespół zasad. Zasady te muszą zmniejszyć zakłócenia konkurencji poprzez ustanowienie niedyskryminacyjnych warunków konkurencji pomiędzy podmiotami, zwiększenie przejrzystości oraz zagwarantowanie pewności prawnej zarówno dla podmiotów, jak i organów uczestniczących w publicznym transporcie pasażerskim. Wynikające z tego równe zasady traktowania będą propagowały bezpieczne, sprawne i odznaczające się wysoką jakością usługi transportu pasażerskiego.

Wnioski Komisji z lat 2000 i 2002 nie osiągnęły wymaganej większości w Radzie; główną przyczyną były ogromne różnice pomiędzy państwami członkowskimi w kwestii zwiększenia konkurencji w publicznym transporcie pasażerskim. Państwa członkowskie chciały ponadto poczekać na orzeczenie w sprawie ALTMARK ⁽⁸⁾, które mogłoby określić, w jaki sposób przepisy dotyczące pomocy państwa stosują się do usług publicznych w znaczeniu ogólnym, a do transportu publicznego w szczególności. Aby utorować drogę wspólnemu stanowisku Rady, potrzebne było bardziej pragmatyczne podejście zarówno ze strony Komisji, jak i państw członkowskich. Komisja położyła większy nacisk na zasadę pomocniczości, co sprawiło, że jej wniosek okazał się prostszy i bardziej elastyczny niż poprzednie propozycje, natomiast państwa członkowskie, po kilkuletnich doświadczeniach z różnymi modelami organizacji transportu publicznego, mogły lepiej ocenić ich odpowiednie zalety i wady. Orzeczenie w sprawie ALTMARK uwypukliło również znacznie konieczność unowocześnienia wspólnotowych przepisów dotyczących publicznego transportu pasażerskiego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 49 z 28.2.2006, str. 37.

⁽²⁾ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 169.

⁽³⁾ Dz.U. C 151 E z 25.6.2002, str. 146.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 140 E z 13.6.2002, str. 164.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 195 z 18.8.2006, str. 20.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 192 z 16.8.2006, str. 1.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

⁽⁸⁾ Orzeczenie z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, *Altmark Trans GmbH oraz Regierungspräsidium Magdeburg przeciw Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ([2003] ECR, I-7747).

W swoim wspólnym stanowisku Rada proponuje kompromis pomiędzy różnymi interesami: zdolnością organów do samodzielnego określania sposobu, w jaki organizują one transport publiczny, chęcią zwiększenia konkurencji w sektorze transportu publicznego przez przyznawanie kontraktów na usługi publiczne z zastosowaniem procedur przetargowych — również tzw. uregulowanej konkurencji — oraz potrzebą ustanowienia nowych ram legislacyjnych, które biorą pod uwagę szczególne uwarunkowania systemów transportu publicznego, dając jednocześnie tym systemom wystarczający czas na przystosowanie się do nowych zasad. Rada wprowadziła również modyfikacje do wniosku Komisji z myślą o ułatwieniu jego praktycznej realizacji.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

2.1. Zakres zastosowania

Rada precyzuje, że zakres zastosowania rozporządzenia obejmuje te usługi publiczne w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, w przypadku których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub udzielając kontraktu na wykonanie tych zobowiązań, rekompensują podmiotom sektora transportu poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia tych usług. W świetle rozwijającego się europejskiego rynku w dziedzinie transportu publicznego Rada uważa, że ograniczanie zakresu zastosowania do transportu lokalnego, jak proponował to Parlament, byłoby obecnie nie stosowne.

Ponadto — w odróżnieniu od wniosków z lat 2000 i 2002, które obejmowały publiczny transport pasażerski prowadzony wodnymi drogami śródlądowymi — wniosek Komisji z 2005 r. ograniczał się do transportu kolejowego i drogowego. Rozporządzenie miałoby zastosowanie tylko do tych usług prowadzonych wodnymi drogami śródlądowymi, które stanowią część szerszego systemu transportu publicznego. Rada powróciła obecnie do koncepcji zawartej w poprzednich wnioskach przez włączenie do wspólnego stanowiska przepisu umożliwiającego państwom członkowskim, gdyby sobie tego życzyły, zastosowanie rozporządzenia do usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego prowadzonego wodnymi drogami śródlądowymi.

We wspólnym stanowisku Rada precyzuje rodzaj kontraktów, do których ma zastosowanie przedmiotowe rozporządzenie. Wskazuje po pierwsze, że kontrakty dotyczące świadczenia usług publicznych w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego muszą być przyznawane zgodnie z procedurami przewidzianymi w dyrektywach w sprawie zamówień publicznych, o ile takie kontrakty nie mają formy umowy koncesyjnej na wykonywanie usług. W ten sposób Rada precyzuje zaproponowane przez Komisję podejście, które pozostawia organom wybór stosowanego systemu przyznawania kontraktów. Jeżeli kontrakt na usługi publiczne pociąga za sobą ryzyko dla podmiotu świadczącego usługi, stosuje się rozporządzenie, jeżeli tak nie jest — mają zastosowanie dyrektywy w sprawie zamówień publicznych⁽¹⁾. Ze względu na tę swobodę wyboru administracyjnego Rada woli podejście Komisji niż propozycję Parlamentu, zgodnie z którą rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich kontraktów na świadczenie usług publicznych w zakresie transportu. Po drugie, wspólne stanowisko wyraźnie wyklucza koncesje na roboty budowlane z zakresu zastosowania rozporządzenia, stwierdzając, że dyrektywy w sprawie zamówień publicznych przewidują, jaki system przyznawania ma być stosowany dla tego rodzaju kontraktów.

Z myślą o zapewnieniu organom większej elastyczności Rada umożliwi im we wspólnym stanowisku wyłączenie z zakresu zastosowania rozporządzenia ogólnych zasad rekompensat finansowych odnoszących się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidujących taryfy maksymalne dla uczniów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2.2. Bezpośrednie przyznawanie kontraktów

Rada uważa, że system oferujący właściwym organom swobodę wyboru pomiędzy konkurencyjnym przetargiem a bezpośrednim przyznaniem kontraktu jest najlepszą gwarancją lepszej jakości i sprawności transportu publicznego. W związku z tym Rada podtrzymuje w swoim wspólnym stanowisku — zgodnie z propozycją Komisji — cztery odstępstwa, zgodnie z którymi organy mogą bezpośrednio przyznawać kontrakty, wprowadza jednak kilka modyfikacji co do konkretnych warunków tych odstępstw.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2004/18 w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114) lub dyrektywa 2004/17 koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 1).

2.2.1. Podmioty wewnętrzne

Rada z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, aby pozwolić właściwym organom, które opowiedzą się za nieogłaszaniem przetargu dotyczącego swoich usług transportu publicznego, by same dostarczały te usługi lub przyznawały je bezpośrednio stronie trzeciej, nad którą sprawują kontrolę, zwanej „podmiotem wewnętrznym” — analogicznej do kontroli, jaką organy te sprawują nad swoimi własnymi służbami. Rada zgadza się z ustaleniami po pierwszym czytaniu w Parlamencie oraz ze zmienionym wnioskiem Komisji, że — aby uniknąć niebezpieczeństwa zakłócenia konkurencji — podmiot wewnętrzny nie powinien w zasadzie uczestniczyć w procedurach przetargowych poza obszarem organu, który przyznał mu jego bezpośredni kontrakt.

Popierając w swoim wspólnym stanowisku ogólną koncepcję „podmiotu wewnętrznego”, Rada dodaje do propozycji Komisji kilka przepisów w celu uwzględnienia szczególnych uwarunkowań krajowych i lokalnych systemów transportu:

- uznając krajową odpowiedzialność za organizację transportu publicznego, państwa członkowskie zachowują uprawnienia do prawnego zakazania organom lokalnym korzystania z możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów na swoim obszarze,
- oprócz definicji „właściwego organu” Rada podkreśla, że pojęcie „właściwy organ lokalny” obejmuje zarówno pojedynczy organ, jak i grupę organów oferujących połączone usługi transportowe,
- zgodnie z wnioskiem Komisji zachowano podstawę do określania kontroli sprawowanej przez organ nad podmiotem wewnętrznym, precyzując jednocześnie, że pełna własność publiczna nie jest obligatoryjnym wymogiem dla takiej kontroli,
- sprecyzowanie kwestii ograniczenia terytorialnego dotyczącego podmiotu wewnętrznego, tak aby można było uniknąć konieczności ograniczenia — wbrew interesom pasażerów — usług transportu publicznego, które przecinają granice obszarów administracyjnych,
- podmiotom wewnętrznym, których bezpośrednio przyznane kontrakty na usługi publiczne mają właśnie wygasnąć, zezwala się — o ile zostaną spełnione pewne warunki — na uczestniczenie w konkurencyjnych przetargach, tak aby dać im możliwość przystosowania się do funkcjonowania w konkurencyjnym otoczeniu,
- jeżeli nie istnieją żadne właściwe organy lokalne, organy krajowe mogą zawierać kontrakty na usługi publiczne z podmiotem wewnętrznym.

2.2.2. Mniejsze kontrakty

Rada pozostawia bez zmian progi, poniżej których mogą być bezpośrednio przyznawane kontrakty na usługi publiczne, zgodnie z wnioskiem Komisji na podstawie pierwszego czytania w Parlamencie. Organ mogą wstrzymać się od procedury przetargowej, jeżeli średnia wartość roczna kontraktu jest mniejsza niż 1 milion EUR lub jeżeli kontrakt dotyczy rocznego świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na odległość mniejszą niż 300 000 kilometrów. Uwzględniając zainteresowanie Parlamentu małymi przedsiębiorstwami, Rada wprowadza ponadto dodatkowe progi dla małych i średnich przedsiębiorstw eksploatujących najwyżej 20 pojazdów. W tym przypadku zezwala się na bezpośrednie przyznawanie kontraktów, jeżeli średnia wartość roczna świadczonych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego odpowiada najwyżej 1,7 mln EUR lub najwyżej 500 000 km. Uznając krajową odpowiedzialność za organizację transportu publicznego, wspólne stanowisko daje państwom członkowskim możliwość zakazania organom na swoim obszarze korzystania z możliwości bezpośredniego przyznawania mniejszych kontraktów.

2.2.3. Sytuacje nadzwyczajne

Rada popiera wniosek Komisji — który powstał pod wpływem pierwszego czytania w Parlamencie — dotyczący bezpośredniego przyznawania kontraktów w przypadku zakłócenia usług lub bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej sytuacji. Biorąc jednak pod uwagę czas niezbędny do przyznania nowych kontraktów na usługi publiczne, Rada wybrała rozwiązanie polegające na zezwoleniu na stosowanie środków nadzwyczajnych przez okres dwóch lat zamiast jednego roku, jak zaproponowała Komisja. Aby

odzwierciedlić istniejącą praktykę, we wspólnym stanowisku precyzuje się ponadto, że środki nadzwyczajne mogą przyjmować formę bezpośredniego przyznania kontraktu, formalnej zgody na przedłużenie kontraktu na usługi publiczne lub wymogu świadczenia pewnych usług publicznych. W tym ostatnim przypadku podmiotowi świadczącemu usługi publiczne przysługuje prawo odwołania.

2.2.4. Wysokotonażowy transport kolejowy

Z uwagi na szczególną rolę usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego Rada zezwala organom na bezpośrednie przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w przypadku całego wysokotonażowego transportu kolejowego, o ile nie jest to zabronione prawem krajowym. Poprzez rozszerzenie możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów w zakresie kolei regionalnych i dalekobieżnych, tak jak zaproponowała to Komisja, na cały wysokotonażowy transport kolejowy, łącznie z kolejami miejskimi i podmiejskimi oraz z sieciami zintegrowanymi, Rada unika trudności, które mogłyby powstać, gdyby konieczne było odróżnienie pomiędzy kolejami dalekobieżnymi i regionalnymi z jednej strony, a kolejami miejskimi i podmiejskimi z drugiej strony. Podczas posiedzenia w dniu 9 czerwca 2006 r., na którym Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii osiągnęła porozumienie polityczne, delegacja szwedzka, do której przyłączyła się delegacja włoska, złożyła oświadczenie do protokołu (załącznik I) dotyczące tego rozszerzenia bezpośredniego przyznawania kontraktów na cały wysokotonażowy transport kolejowy.

2.3. Okres ważności kontraktów

Jeżeli chodzi o okres ważności kontraktów na usługi publiczne w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz usług transportu pasażerskiego prowadzonego koleją i innymi środkami transportu szynowego, Rada zachowuje równowagę pomiędzy, z jednej strony, potrzebą rozsądnego pod względem finansowym okresu amortyzacji oraz, z drugiej strony, okresem ważności kontraktów, który stwarzałby bodźce dla nowych podmiotów. Dla kolei i innych środków transportu szynowego Rada podtrzymała proponowany piętnastoletni okres ważności. Dla usług autokarowych i autobusowych Rada przedłużyła zaproponowany przez Komisję okres ważności kontraktów z ośmiu do dziesięciu lat. W ten sposób Rada idzie za wnioskiem Komisji w wersji zmienionej w wyniku pierwszego czytania w Parlamencie, z wyjątkiem dodatkowego, przedłużonego o dwa lata okresu ważności kontraktów dla transportu autobusowego. Aby zrównoważyć rozszerzenie bezpośredniego przyznawania kontraktów na cały wysokotonażowy transport kolejowy, początkowy okres ważności bezpośrednio przyznawanych kontraktów na wysokotonażowy transport kolejowy nie może przekroczyć 10 lat.

Rada podtrzymała ponadto — z kilkoma zmianami — propozycję Komisji polegającą na rozszerzeniu okresu ważności kontraktów na usługi publiczne o maksymalnie 50 %, jeżeli jest to konieczne dla inwestycji. Rada zezwala ponadto na przedłużenie o 50 % okresu ważności kontraktów w regionach najbardziej oddalonych, o ile jest to uzasadnione kosztami związanymi ze szczególnym położeniem geograficznym.

W wyjątkowych przypadkach wspólne stanowisko pozwala na rozszerzenie okresu ważności kontraktu nawet o więcej niż 50 %. Takie rozszerzenie musi być uzasadnione amortyzacją kapitału w związku z wyjątkowymi inwestycjami w infrastrukturę, tabor kolejowy lub pojazdy. Kontrakt na usługi publiczne musi być ponadto przyznany w sprawiedliwej procedurze przetargowej, a organ, który zezwolił na dłuższy okres ważności, musi przekazać Komisji sam kontrakt i elementy uzasadniające jego dłuższy okres ważności w ciągu jednego roku od zawarcia tego kontraktu.

2.4. Standardy socjalne i jakość usług

W odróżnieniu od wniosków z lat 2000 i 2002, zmieniony wniosek Komisji z 2005 r. pozostawia samym organom zdefiniowanie kryteriów socjalnych i jakościowych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, zgodnie z zasadą pomocniczości. Rada popiera to podejście.

Rada precyzuje i rozszerza zawarty we wniosku Komisji przepis dotyczący przekazywania praw socjalnych. Przedmiotowy przepis we wniosku Komisji pozwalał organom na podejmowanie decyzji, czy wybrane podmioty świadczące usługi publiczne będą zobowiązane do przyznania personelowi zatrudnionemu wcześniej do celów świadczenia usług te same prawa, z których ten personel mógłby skorzystać w przypadku przeniesienia w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. Uważając to za zagadnienie związane z pomocniczością, Rada, podobnie jak Komisja, nie widzi potrzeby wprowadzania obligatoryjności tego przepisu dotyczącego praw pracowników, jak

zapropował w pierwszym czytaniu Parlament. Rada dodaje jednak do tego przepisu zobowiązanie, aby organy, podczas ustanawiania takich wymogów, działały w ramach ograniczeń wyznaczonych prawem krajowym lub prawem wspólnotowym. Z myślą o zwiększeniu przejrzystości Rada włącza ponadto do swojego wspólnego stanowiska zobowiązanie, aby — jeśli właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych standardów socjalnych — dokumenty przetargowe i kontrakty na usługi publiczne zawierały wykaz personelu, którego to dotyczy oraz jasne szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników i warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami.

Z myślą o uproszczeniu rozporządzenia i o respektowaniu zasady pomocniczości Komisja zdecydowała się nie umieszczać w swoim zmienionym wniosku wykazu kryteriów jakościowych, które miałyby stosować organy podczas przyznawania kontraktów na usługi publiczne. We wspólnym stanowisku Rada poparła pogląd Komisji, że organy powinny nadal ponosić odpowiedzialność za wyznaczanie norm jakościowych. Z myślą o zwiększeniu przejrzystości Rada wprowadza jednak zobowiązanie, że — jeśli wyznaczone są normy jakościowe — organy muszą włączyć te normy do dokumentów przetargowych i do swoich kontraktów na usługi publiczne.

2.5. Przejrzystość

Z myślą o zwiększeniu przejrzystości Rada z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji obligującą właściwe organy do zawierania kontraktu na usługi publiczne, gdy przyznawane są rekompensaty lub wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Przejrzystość w kwestii przyznawania kontraktów na usługi publiczne oraz w kwestii zawartości takich kontraktów jest ponadto niezbędna w celu uniknięcia niebezpieczeństwa zakłócenia konkurencji, w szczególności jeżeli kontrakt jest przyznawany bezpośrednio. Kilkakrotnie w trakcie pierwszego czytania Parlament uznał wagę zwiększenia przejrzystości w sektorze publicznego transportu pasażerskiego.

Z myślą o dalszym zwiększeniu przejrzystości w sektorze transportu publicznego oraz jako rozwiązanie równoważące rozszerzenie możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów na cały wysokotonażowy transport kolejowy, Rada wprowadza we wspólnym stanowisku następujące środki:

- zobowiązanie organów do przedstawienia na wniosek jakiegokolwiek zainteresowanej strony decyzji wraz z uzasadnieniem odnoszących się do bezpośredniego przyznania kontraktu na usługi publiczne. Delegacja czeska oświadczyła na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 9 czerwca 2006 r., że odrzuca ten przepis i złożyła oświadczenie do protokołu zamieszczone w załączniku II;
- zobowiązanie organów do podania do publicznej wiadomości pewnych informacji w odniesieniu do bezpośrednio przyznanych kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego w terminie do jednego roku od przyznania kontraktu.

Popierając propozycje Komisji dotyczące jawności, Rada wprowadza kilka modyfikacji z myślą o polepszeniu możliwości ich praktycznego zastosowania i zmniejszeniu zbędnej biurokracji:

- organy zobowiązane są do przedstawiania sumarycznego sprawozdania na temat swoich kontraktów na usługi publiczne zamiast szczegółowego sprawozdania, jak proponowała Komisja,
- organy muszą ogłaszać przyznanie kontraktu na usługi publiczne w Dzienniku Urzędowym przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem. Mniejsze kontrakty zwolnione są z tego obowiązku,
- organy zobowiązane są do publikowania sprostowań, jeżeli zmieniły się informacje dotyczące przyznania kontraktu na usługi publiczne,
- środki nadzwyczajne zwolnione są z wymogu wcześniejszego ogłaszania,
- pierwotny okres, w ciągu którego państwa członkowskie zobowiązane są dostarczyć Komisji informacje niezbędne do dokonania oceny, czy przyznana rekompensata jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, przedłuża się z dwudziestu dni roboczych, jak proponowała Komisja, do trzech miesięcy.

2.6. Okres przejściowy

Z myślą o zapewnieniu organom i podmiotom wystarczającej ilości czasu na przystosowanie się do nowych ram legislacyjnych Rada dokonała kilku zmian w ustaleniach przejściowych zaproponowanych przez Komisję. Przede wszystkim rozporządzenie wchodzi w życie trzy lata po jego opublikowaniu. Kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego i drogowego muszą być przyznawane zgodnie z przepisami rozporządzenia dwanaście lat od jego wejścia w życie. Po drugie, Rada zastępuje jednym ustaleniem przejściowym dokonane we wniosku Komisji rozróżnienie pomiędzy okresami przejściowymi dla transportu drogowego, z jednej strony, a okresami przejściowymi dla transportu kolejowego, z drugiej strony. Ze względu na rozszerzenie możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów w przypadku wysokotonażowego transportu kolejowego Rada uważa, że nie ma dalszego uzasadnienia przewidywanie dłuższego okresu przejściowego na publiczny transport kolejowy niż na publiczny transport drogowy. Po trzecie, zamiast dwuetapowego okresu przejściowego Rada wybiera podejście stopniowe, które pozwala, aby same organy decydowały, do pewnego stopnia, w jaki sposób należy dokonać przejścia do nowego zbioru zasad przyznawania kontraktów. W ciągu sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego państwa członkowskie muszą dostarczyć Komisji sprawozdania z postępu prac. Na podstawie tych sprawozdań Komisja dokona oceny, czy konieczne są dodatkowe środki w celu uniknięcia zakłóceń w zapewnianiu transportu publicznego.

Jeżeli chodzi o kontrakty zawarte przed wejściem w życie rozporządzenia, wspólne stanowisko przewiduje ustalenie przejściowe, które jest bardzo zbliżone z propozycjami wysuniętymi przez Parlament w pierwszym czytaniu. Rada poszukuje równowagi pomiędzy, z jednej strony, poszanowaniem zasady *pacta sunt servanda* a, z drugiej strony, uniknięciem zbyt długiego zamykania rynków. Dokonuje się rozróżnienia pomiędzy:

- kontraktami przyznanymi na podstawie sprawiedliwej procedury przetargowej a kontraktami przyznanymi na podstawie innej procedury przyznawania kontraktów,
- kontraktami przyznanymi przed 26 lipca 2000 r. — kiedy Komisja przedłożyła swój pierwotny wniosek dotyczący zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych — a kontraktami przyznanymi po tej dacie.

Dla łącznie czterech rodzajów kontraktów Komisja proponuje indywidualne ustalenia dotyczące ich wygaśnięcia. W wyjątkowych przypadkach, gdy zakończenie kontraktu dotyczącego świadczenia usług publicznych pociągałoby za sobą niewłaściwe konsekwencje prawne i gospodarcze, wspólne stanowisko przewiduje kontynuację kontraktu aż do jego wygaśnięcia, pod warunkiem że zgodzi się na to Komisja.

We wspólnym stanowisku Rada utrzymuje zawarty we wniosku Komisji przepis, zgodnie z którym organy mogą w drugiej połowie okresu przejściowego wykluczyć z uczestnictwa w organizowanych przez siebie procedurach przetargowych podmioty niemożące udowodnić, że wartość usług transportu publicznego, za które przyznano im rekompensatę lub prawo wyłączne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączne. Do tego przepisu Rada dodaje, że organy nie mogą zabraniać uczestnictwa w procedurze przetargowej podmiotom już świadczącym usługi, które mają być wystawione na przetarg. Po intensywnych dyskusjach Rada postanowiła nie dołączać klauzuli, która pozwala organom na odmówienie uczestnictwa w procedurze przetargowej podmiotom, którym wszystkie lub niektóre kontrakty przyznano w sposób bezpośredni. Rada nie uważa, aby taka klauzula wzajemności była właściwa w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. Trybunał określa ściśle warunki stosowania klauzul wzajemności, uważając, że są one jedynie dozwolone w kontekście stopniowego procesu liberalizacji oraz pod warunkiem, że mają charakter przejściowy i są ograniczone w czasie.

2.7. Inne istotne kwestie

We wspólnym stanowisku Rady zawarte są inne istotne kwestie:

- Rada uwzględni wniosek Komisji, aby dla sektora lądowego transportu publicznego nie ustanawiać szczególnych zasad dotyczących podwykonawstwa. Rada dąży jednak do zwiększenia przejrzystości poprzez włączenie do wspólnego stanowiska wymogu, aby dokumenty przetargowe i kontrakty dotyczące świadczenia usług publicznych musiały wyraźnie określać, czy możliwe jest podwykonawstwo. Kontrakt musi ponadto zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym określać warunki mające zastosowanie do podwykonawstwa.

- Komisja zaproponowała całkowite uchylenie rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 oraz rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. Ponieważ pewne przepisy tych dwóch rozporządzeń wciąż obowiązują, wspólne stanowisko Rady przewiduje stopniowe wycofanie rozporządzenia nr 1191/69 i włączenie pewnych konkretnych przepisów rozporządzenia nr 1107/70 do nowego rozporządzenia w sprawie zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych.
- Rada przystosowuje w świetle swojego wspólnego stanowiska przepis dotyczący przedstawienia przez Komisję sprawozdania na temat aktualnych tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w Europie, w szczególności poprzez wymóg oceny jakości usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz skutków bezpośredniego przyznawania kontraktów.
- Rada wprowadza niektóre zmiany do załącznika do projektu rozporządzenia z myślą o poprawie sposobu obliczania rekompensaty, na którą zezwala się w przypadku bezpośrednio przyznawanych kontraktów, aby ułatwić jego praktyczne stosowanie.

IV. PODSUMOWANIE

Chociaż Rada nie była w stanie osiągnąć porozumienia w sprawie wniosków Komisji z lat 2000 i 2002 dotyczących zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, udało się jej osiągnąć wspólne stanowisko na podstawie wniosku Komisji z 2005 r. Komisja sporządziła niniejszy zmieniony wniosek w świetle pierwszego czytania w Parlamencie pierwotnego wniosku z 2000 r. z myślą o pogodzeniu stanowisk trzech instytucji. Ponieważ wspólne stanowisko w większości zgodne jest z podejściem zawartym w niniejszym zmienionym wniosku, Rada uważa, że jest ono dobrą podstawą do rozmów dotyczących drugiego czytania w Parlamencie.

ZAŁĄCZNIK I

OŚWIADCZENIE DELEGACJI SZWEDZKIEJ, DO KTÓREGO PRZYŁĄCZYŁA SIĘ DELEGACJA WŁOSKA, PRZEWIDZIANE DO WŁĄCZENIA DO PROTOKOŁU Z POSIEDZENIA RADY W DNIU 9 CZERWCA 2006 R.**Dot. punktu 9: Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego**

POROZUMIENIE POLITYCZNE

Mając na uwadze osiągnięcie porozumienia politycznego w sprawie wspólnego stanowiska dotyczącego rozporządzenia w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, Szwecja pragnie przedstawić następujące stanowisko:

1. Na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2005 r. Rada uzgodniła, że głównym celem niniejszego rozporządzenia jest utworzenie ram prawnych dla rekompensat związanych z kontraktami na usługi publiczne, a nie otwarcie rynku usług w zakresie transportu kolejowego. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu utrzymano możliwość bezpośredniego przyznawania kontraktów na usługi w zakresie transportu kolejowego.
2. Decyzja Rady zezwalająca na kontynuowanie bezpośredniego przyznawania kontraktów na usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego nie narusza prawa inicjatywy prawodawczej Komisji w odniesieniu do przyszłych wniosków prawodawczych dotyczących otwarcia rynku krajowych pasażerskich usług w zakresie transportu kolejowego, które byłyby później rozpatrywane przez Parlament Europejski i Radę.
3. Wszelkie przyszłe wnioski dotyczące otwarcia rynku krajowych pasażerskich usług w zakresie transportu kolejowego będą musiały być poddane ocenie wraz z uzasadnieniem, czy takie otwarcie powinno przyjąć formę otwartego dostępu wszystkich podmiotów do sieci kolejowej czy konkurencyjnego przetargu na kontrakty na usługi publiczne lub wyłączne prawa, czy też mają uwzględniać oba te rozwiązania.
4. W związku z brakiem zharmonizowanych przepisów dotyczących otwarcia krajowych rynków usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, Szwecja uważa, że państwa członkowskie powinny zachować prawo stosowania środków opartych na zasadzie wzajemności, o ile środki te są zgodne z prawem wspólnotowym.

ZAŁĄCZNIK II

OŚWIADCZENIE REPUBLIKI CZESKIEJ PRZEWDZIANE DO WŁĄCZENIA DO PROTOKOŁU Z POSIEDZENIA RADY W DNIU 9 CZERWCA 2006 R.**Dot. punktu 9: Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego**

POROZUMIENIE POLITYCZNE

Republika Czeska jest w pełni świadoma, że osiągnięcie optymalnej przejrzystości przy przyznawaniu kontraktów na usługi publiczne jest jednym z głównych celów wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. W tym zakresie Republika Czeska nie jest przeciwna wprowadzeniu wymogu, by właściwe organy informowały każdą zainteresowaną stronę, na jej wniosek, o podjętej przez nie decyzji, na podstawie której bezpośrednio przyznawany jest kontrakt na usługi publiczne, jak również by wykazały one, że działały zgodnie ze stosownymi artykułami rozporządzenia, włącznie z określeniem poziomów rekompensaty zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku do rozporządzenia. Republika Czeska nie może się jednak zgodzić na obecne brzmienie art. 7 ust. 4 (dok. 9840/06), ponieważ uważa, że prowadzi ono do zmniejszenia pewności prawnej wszystkich stron uczestniczących w bezpośrednim przyznawaniu kontraktu. Republika Czeska obawia się przede wszystkim tego, że poszkodowana zainteresowana strona może oprotestować daną uzasadnioną decyzję, aby wymusić dokonanie porównania pomiędzy kontraktem przyznawanym bezpośrednio a własną alternatywną ofertą przetargową. W niektórych przypadkach mogłoby to doprowadzić do sytuacji, w której kontrakt na usługi publiczne nie zostałby przyznany bezpośrednio; Republika Czeska uważa, że jest to niemożliwe do zaakceptowania.

Ze względu na to zastrzeżenie Republika Czeska nie może zatwierdzić opracowanego w Radzie porozumienia politycznego dotyczącego tego wniosku i dlatego wstrzymuje się od głosu.
