

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**
z dnia 23 października 2007 r.

dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz
uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <u>M1</u> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r.	L 354	22	23.12.2016

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 240 z 16.9.2015, s. 65 (1370/2007)

▼B**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY****z dnia 23 października 2007 r.****dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego
transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia
Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70***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 koleją 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 publicznego pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego oraz na krajowych wodach terytorialnych, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 ⁽¹⁾.

▼M1

Z zastrzeżeniem zgody właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium usługi są świadczone, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych mogą dotyczyć usług transportu publicznego na poziomie transgranicznym, w tym usług zaspokajających lokalne i regionalne potrzeby transportowe.

▼B

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do koncesji na roboty budowlane w rozumieniu art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/17/WE ani w rozumieniu art. 1 ust. 3 dyrektywy 2004/18/WE.

*Artykuł 2***Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- a) „pasażerski transport publiczny” oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły;

⁽¹⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

▼B

- b) „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;
- c) „właściwy organ lokalny” oznacza właściwe organy, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju;
- d) „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;
- e) „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 warunkach;
- f) „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;
- g) „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;
- 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) „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- k) „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;

▼B

- l) „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;
- m) „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;

▼M1

- aa) „usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego” oznaczają publiczny kolejowy transport pasażerski, z wyłączeniem transportu pasażerskiego prowadzonego innymi rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje.

*Artykuł 2a***Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych**

1. Właściwy organ określa specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz zakres ich stosowania zgodnie z art. 2 lit. e). Obejmuje to możliwość łączenia usług pokrywających koszty z usługami niepokrywającymi kosztów.

Określając te specyfikacje i zakres ich stosowania, właściwy organ należyście przestrzega zasady proporcjonalności, zgodnie z prawem Unii.

Specyfikacje muszą być spójne z celami polityki określonymi w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego w państwach członkowskich.

Treść i format dokumentów dotyczących polityki transportu publicznego oraz procedury konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami określa się zgodnie z prawem krajowym.

2. Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i odnośne rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych muszą prowadzić do:

- a) osiągnięcia celów polityki transportu publicznego w sposób efektywny kosztowo; oraz
- b) stabilności finansowej świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, zgodnie z wymogami określonymi w polityce transportu publicznego w perspektywie długoterminowej.

▼B*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

▼B

świadczącym usługi publiczne wynik finansowy netto, dodatni lub ujemny, uzyskany jako rezultat 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 postanowień art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia ogólne zasady dotyczące rekompensat finansowych odnoszących się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidujące 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:

▼M1

a) jasno określają zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w niniejszym rozporządzeniu i wyszczególnione zgodnie z jego art. 2a, które ma wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, a także obszary geograficzne, których te zobowiązania dotyczą;

b) określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty:

- (i) parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty; oraz
- (ii) charakter i zakres wszelkich przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty.

W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nieudzielanych zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b parametry te określa się w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia wyniku finansowego netto w odniesieniu do kosztów poniesionych i przychodów osiągniętych podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku;

▼B

c) określają zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług. Koszty te mogą obejmować w szczególności koszty personelu, energii, opłaty za użytkowanie infrastruktury, koszty 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 zasady 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.

▼B

3. Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz 15 lat — w odniesieniu do usług kolejowego transportu pasażerskiego i innych środków transportu szynowego. W przypadku gdy transport kolejną 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 15 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 połowę, 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.

▼M1

4a. Wykonując umowy o świadczenie usług publicznych, podmioty świadczące usługi publiczne muszą przestrzegać obowiązków mających zastosowanie w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy ustanowionych na mocy prawa Unii, prawa krajowego lub układów zbiorowych.

4b. Dyrektywa 2001/23/WE ma zastosowanie do zmiany podmiotu świadczącego usługi publiczne, w przypadku gdy taka zmiana stanowi przejście przedsiębiorstwa w rozumieniu tej dyrektywy.

▼B

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 przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. W przypadku 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.

▼M1

6. W przypadku gdy właściwe organy zgodnie z prawem krajowym zobowiązują podmioty świadczące usługi publiczne do przestrzegania określonych norm jakości i standardów socjalnych lub ustanawiają kryteria socjalne i jakościowe, te normy, standardy i kryteria ujmuje

▼ M1

się w dokumentacji przetargowej oraz w umowach o świadczenie usług publicznych. Taka dokumentacja przetargowa i umowy o świadczenie usług publicznych muszą zawierać także, w stosownych przypadkach, informacje o prawach i obowiązkach dotyczących przejęcia personelu zatrudnionego przez poprzedni podmiot, nie naruszając jednocześnie dyrektywy 2001/23/WE.

▼ B

7. Dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych jasno określają, czy i w jakim zakresie dopuszczalne jest podwykonawstwo. W razie zlecenia świadczenia usług podwykonawcom operator zawierający umowę, któremu udzielono zamówienia na zarządzanie i świadczenie publicznych usług w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie niniejszego rozporządzenia, jest zobowiązany do samodzielnego wykonywania znaczącej części publicznych usług transportu pasażerskiego. Umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca równocześnie projekt, budowę i zarządzanie usługami publicznymi w zakresie transportu publicznego może dopuszczać pełne podwykonawstwo przy świadczeniu tych usług. Umowa o świadczenie usług publicznych, zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym, określa warunki mające zastosowanie do podwykonawstwa.

▼ M1

8. Umowy o świadczenie usług publicznych zobowiązują podmiot świadczący te usługi do przekazywania właściwemu organowi odpowiednich informacji do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Obejmuje to informacje dotyczące popytu ze strony podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z publicznym transportem pasażerskim objętym konkurencyjną procedurą przetargową oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkownika wymaganych pojazdów lub taboru, aby umożliwić zainteresowanym stronom przygotowanie odpowiednich planów działalności gospodarczej. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury. Niezgodność z przepisami określonymi powyżej podlega kontroli prawnej przewidzianej w art. 5 ust. 7.

▼ B*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 zamówienia 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. 2–6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

▼ M1

2. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny – bez względu na to, czy jest to pojedynczy organ 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 bezpośrednio udzieli zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych odrębnej prawnie jednostce, nad

▼ M1

którą ten właściwy organ lokalny lub – w przypadku grupy organów – co najmniej jeden właściwy organ lokalny sprawuje kontrolę podobną do tej, jaką organ ten sprawuje nad swoimi własnymi działaniami.

W przypadku usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego grupa organów, o której mowa w akapicie pierwszym, może składać się wyłącznie z właściwych organów lokalnych, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju. Usługa publiczna w zakresie transportu pasażerskiego lub umowa o świadczenie usług publicznych, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą obejmować wyłącznie potrzeby transportowe aglomeracji miejskich lub obszarów wiejskich.

W przypadku podjęcia takiej decyzji przez właściwy organ lokalny zastosowanie mają następujące przepisy:

▼ B

- 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 partnerstwa publiczno-prywatnego, 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 że nie biorą udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego;
- c) niezależnie od 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 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;
- e) jeżeli rozważane jest podwykonawstwo zgodnie z art. 4 ust. 7, podmiot wewnętrzny ma obowiązek samodzielnego świadczenia przeważającej części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

▼ M1

3. Każdy właściwy organ, który zleca świadczenie usług stronie trzeciej innej niż podmiot wewnętrzny, udziela zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, z wyjątkiem przypadków określonych

▼ **M1**

w ust. 3a, 4, 4a, 4b, 5 i 6. Procedura konkurencyjnego przetargu musi być otwarta dla wszystkich podmiotów, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i preselekcji procedura ta może obejmować negocjacje zgodnie z tymi zasadami w celu ustalenia najlepszego sposobu spełnienia szczegółowych lub kompleksowych wymogów.

3a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, w odniesieniu do zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego zawartych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, właściwy organ może zdecydować o tymczasowym bezpośrednim udzielaniu nowych zamówień prowadzących do zawarcia umów, w przypadku gdy ten właściwy organ uzna, że takie bezpośrednie udzielanie jest uzasadnione z uwagi na nadzwyczajne okoliczności. Takie nadzwyczajne okoliczności obejmują sytuacje, gdy:

- istnieje pewna liczba konkurencyjnych procedur przetargowych już prowadzonych przez właściwy organ lub inne właściwe organy, które mogłyby mieć wpływ na liczbę i jakość spodziewanych ofert, jeżeli umowa podlega konkurencyjnej procedurze przetargowej, lub
- w celu optymalizacji świadczenia usług publicznych wymagane są zmiany zakresu jednej lub większej liczby umów o świadczenie usług publicznych.

Właściwy organ wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem i bez zbędnej zwłoki informuje o niej Komisję.

Okres obowiązywania umów zawieranych na mocy niniejszego ustępu musi być proporcjonalny do danych nadzwyczajnych okoliczności i w żadnym przypadku nie może przekraczać 5 lat.

Właściwy organ publikuje takie umowy. Publikując je, uwzględnia on uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.

Kolejna umowa, która dotyczy tych samych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie może być zawarta na podstawie niniejszego przepisu.

3b. Stosując ust. 3, właściwe organy mogą zdecydować o stosowaniu następującej procedury:

Właściwe organy mogą w drodze publikacji ogłoszenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* podać do wiadomości publicznej zamiar udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.

Ogłoszenie to musi zawierać szczegółowy opis usług, które są przedmiotem zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy, które ma zostać udzielone, a także rodzaj i okres obowiązywania umowy.

Podmioty mogą wyrazić swoje zainteresowanie w okresie ustalonym przez właściwy organ; okres ten nie może być krótszy niż 60 dni od publikacji ogłoszenia.

Jeżeli po upływie tego okresu:

- a) tylko jeden podmiot wyraził zainteresowanie udziałem w procedurze udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) podmiot ten należycie udowodnił, że faktycznie będzie w stanie świadczyć usługę transportową zgodną z zobowiązaniami określonymi w umowie o świadczenie usług publicznych;

▼ **M1**

c) brak konkurencji nie jest wynikiem sztucznego zawężenia parametrów zamówienia; oraz

d) nie ma żadnej rozsądnej alternatywy;

właściwe organy mogą podjąć negocjacje z tym podmiotem w celu udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy bez kolejnej publikacji otwartej procedury przetargowej.

4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zadecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych:

a) w przypadku gdy ich średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniej niż 7 500 000 EUR; lub

b) w przypadku gdy dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego rocznie w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniejszym niż 500 000 kilometrów.

W przypadku gdy udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy drogowe, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na mniej niż 2 000 000 EUR albo do rocznego wymiaru usług publicznych świadczonych w zakresie transportu pasażerskiego mniejszego niż 600 000 kilometrów.

4a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zadecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego:

a) w przypadku gdy uzna, że bezpośrednie udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy jest uzasadnione odpowiednią strukturalną i geograficzną charakterystyką danego rynku i sieci, a w szczególności wielkością, charakterystyką popytu, złożonością sieci, odseparowaniem pod względem technicznym i geograficznym oraz usługami objętymi umową; oraz

b) w przypadku gdy skutkiem takiej umowy byłaby poprawa jakości usług lub efektywności kosztowej, w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem prowadzącym do zawarcia umowy o świadczenie usługi publicznej.

Na tej podstawie właściwy organ publikuje decyzję wraz z uzasadnieniem oraz informuje o niej Komisję w terminie miesiąca od jej publikacji. Właściwy organ może przystąpić do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy.

Uznaje się, że warunki określone w lit. a) są spełniane przez państwa członkowskie, w których w dniu 24 grudnia 2017 r. maksymalny roczny wolumen rynku wynosi mniej niż 23 milionów pociągokilometrów i które na poziomie krajowym mają tylko jeden właściwy organ i mają zawartą jedną umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą całą sieć. W przypadku gdy właściwy organ jednego z tych państw członkowskich zadecyduje o bezpośrednim udzieleniu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, dane państwo członkowskie informuje o tym Komisję. Zjednoczone Królestwo może zadecydować o stosowaniu niniejszego akapitu do Irlandii Północnej.

▼ M1

W przypadku gdy właściwy organ zadecyduje o bezpośrednim udzieleniu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, określa mierzalne, przejrzyste i weryfikowalne wymogi w zakresie wykonywania umowy. Wymogi te określa się w umowie.

Wymogi w zakresie wykonywania umowy obejmują w szczególności: punktualność usług, częstotliwość ruchu pociągów, jakość taboru i zdolność do przewozu pasażerów.

Umowa musi zawierać szczegółowe wskaźniki w zakresie wykonywania umowy umożliwiające właściwemu organowi przeprowadzanie okresowych ocen. Umowa musi również zawierać skuteczne i odstraszające środki, które mają być nakładane, w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe nie spełni wymogów w zakresie wykonywania umowy.

Właściwy organ okresowo ocenia, czy przedsiębiorstwo kolejowe osiągnęło swoje cele odnośnie do wymogów w zakresie wykonywania umowy zawartych w umowie oraz podaje swoje ustalenia do wiadomości publicznej. Takie okresowe oceny muszą mieć miejsce nie rzadziej niż co pięć lat. Właściwy organ podejmuje w stosownym czasie odpowiednie środki, obejmujące nakładanie skutecznych i odstraszających kar umownych, w przypadku gdy wymagana poprawa jakości usług lub efektywność kosztowa nie zostały osiągnięte. Właściwy organ może w każdym momencie w całości lub częściowo zawiesić lub wypowiedzieć umowę zawartą na podstawie niniejszego przepisu, w przypadku gdy podmiot nie spełnia wymogów w zakresie wykonywania umowy.

4b. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwy organ może zadecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, w przypadku gdy dotyczą one świadczenia wyłączonego kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone, w przypadku gdy ta infrastruktura kolejowa jest wyłączona ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽¹⁾ zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) tej dyrektywy.

Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania umowy zawartej w wyniku takiego bezpośredniego udzielenia zamówień zgodnie z niniejszym ustępem oraz ust. 4a niniejszego artykułu nie może przekraczać 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie ma art. 4 ust. 4.

Umowy zawierane zgodnie z niniejszym ustępem oraz ust. 4a publikuje się przy jednoczesnym uwzględnieniu uzasadnionej ochrony poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.

5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwy organ może zastosować środki nadzwyczajne.

Środki nadzwyczajne przyjmują formę bezpośredniego udzielenia zamówienia lub formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych, lub wymogu spełnienia określonych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej obowiązek spełnienia określonych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Okres, na jaki udziela się zamówienia lub przedłuża się umowę o świadczenie usług publicznych w ramach środka nadzwyczajnego lub nakłada się wymóg wykonania takiej umowy, nie może przekraczać dwóch lat.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

▼B

6. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu 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 takie umowy zawierane są maksymalnie na okres dziesięciu lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.

▼M1

6a. W celu zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi właściwe organy mogą zdecydować, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego obejmujące części tej samej sieci lub pakietu tras mają być udzielane różnym przedsiębiorstwom kolejowym. W tym celu przed rozpoczęciem konkurencyjnej procedury przetargowej właściwe organy mogą zdecydować o ograniczeniu liczby zamówień prowadzących do zawarcia umów, które są udzielane temu samemu przedsiębiorstwu kolejowemu.

▼B

7. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by decyzje podjęte zgodnie z ust. 2–6 mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie.

▼M1

W przypadkach objętych ust. 4a i 4b takie środki obejmują możliwość zwrócenia się do niezależnego organu wyznaczonego przez dane państwo członkowskie o ocenę decyzji wraz z uzasadnieniem podjętej przez właściwy organ. Wynik takiej oceny jest udostępniany publicznie zgodnie z prawem krajowym.

▼B

W przypadku gdy organy odwoławcze nie mają charakteru sądowego, ich decyzje są zawsze uzasadniane na piśmie. Ponadto w takim przypadku należy wprowadzić przepisy umożliwiające zaskarżenie uznawanych za bezprawne środków podjętych przez organ odwoławczy lub wszelkich zarzucanych uchybień w wykonywaniu nadanych mu uprawnień przed sądem lub innym organem będącym sądem w rozumieniu art. 234 Traktatu, niezależnym zarówno od instytucji zamawiającej, jak i organu odwoławczego.

▼M1*Artykuł 5a***Tabor kolejowy**

1. Z myślą o wszczęciu konkurencyjnej procedury przetargowej właściwe organy oceniają, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru. W ocenie tej uwzględnia się obecność na rynku właściwym przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego lub innych podmiotów rynkowych prowadzących leasing taboru. Sprawozdanie z oceny jest udostępniane publicznie.

2. Właściwe organy mogą zdecydować, zgodnie z prawem krajowym i zgodnie z zasadami pomocy państwa, o podjęciu odpowiednich środków w celu zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru. Takie środki mogą obejmować:

▼ M1

- a) nabycie przez właściwy organ taboru wykorzystywanego do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika;
- b) udzielenie przez właściwy organ gwarancji na finansowanie taboru wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika, w tym gwarancji obejmującej ryzyko związane z wartością końcową;
- c) zobowiązanie się właściwego organu w umowie o świadczenie usług publicznych do przejścia taboru na wcześniej ustalonych warunkach finansowych na koniec umowy po cenie rynkowej; lub
- d) współpracę z innymi właściwymi organami w celu stworzenia większego zasobu taborowego.

3. W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego.

▼ B*Artykuł 6***Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych****▼ M1**

1. Każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z art. 4, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie zamówienia nieudzielonego zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b, lub wynikająca z zasady ogólnej musi także być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.

▼ B

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

*Artykuł 7***Publikacja****▼ M1**

1. Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny. Sprawozdanie to zawiera datę rozpoczęcia i okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, podmioty wybrane do świadczenia usług publicznych oraz rekompensaty i wyłączne prawa, które te podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to zawiera

▼ M1

rozdzielenie między transportem autobusowym a transportem kolejowym, umożliwia monitorowanie i ocenę funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, zawiera informacje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych wyłącznych praw. Sprawozdanie uwzględnia także cele polityki określone w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego w danym państwie członkowskim. Państwa członkowskie ułatwiają centralny dostęp do tych sprawozdań, na przykład za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego.

▼ B

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 adres właściwego organu;
- b) przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- c) usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem;

▼ M1

d) przewidywana data rozpoczęcia oraz okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

▼ B

Właściwe organy mogą zdecydować, że informacje te nie będą publikowane, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych dotyczy świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

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, jego struktura własności i, w odpowiednich przypadkach, nazwa podmiotu lub podmiotów sprawujących kontrolę prawną;
- 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, takie jak punktualność i niezawodność oraz stosowane premie i kary pieniężne;
- f) warunki związane z istotnymi aktywami.

4. Na wniosek zainteresowanej strony właściwy organ przekazuje jej uzasadnienie swojej decyzji o bezpośrednim udzieleniu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych.

▼B*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 usługi i usługi publiczne, o których mowa w dyrektywie 2004/17/WE lub w dyrektywie 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.

▼M1

2. Bez uszczerbku dla ust. 3:

- (i) art. 5 ma zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie drogowego transportu pasażerskiego oraz transportu pasażerskiego prowadzonego innymi niż kolej rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje, od dnia 3 grudnia 2019 r.;
- (ii) art. 5 ma zastosowanie do usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego od dnia 3 grudnia 2019 r.;
- (iii) art. 5 ust. 6 i art. 7 ust. 3 przestają mieć zastosowanie od dnia 25 grudnia 2023 r.

Okres obowiązywania umów zawieranych zgodnie z art. 5 ust. 6 między dniem 3 grudnia 2019 r. a dniem 24 grudnia 2023 r. nie może przekraczać 10 lat.

Do dnia 2 grudnia 2019 r. państwa członkowskie podejmą środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z art. 5 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością przepustową w transporcie.

W okresie sześciu miesięcy po dniu 25 grudnia 2020 r. państwa członkowskie przekażą Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnych z art. 5. Na podstawie sprawozdań z postępów przekazanych przez państwa członkowskie Komisja przeprowadza przegląd oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia wnioski ustawodawcze.

2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję od dnia 24 grudnia 2017 r. do dnia 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania takich umów nie może przekraczać 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie ma art. 4 ust. 4.

▼B

3. Przy stosowaniu ust. 2 nie uwzględnia się zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielonych zgodnie z prawem wspólnotowym i prawem krajowym:

- a) przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;
- b) przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję;
- c) po dniu 26 lipca 2000 r. i przed dnia 3 grudnia 2009 r. na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;

▼M1

d) od dnia 26 lipca 2000 r. i przed dniem 24 grudnia 2017 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.

▼B

Umowy, o których mowa w lit. a), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia. Umowy, o których mowa w lit. b) i c), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, lecz nie dłużej niż 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 obowiązywania określonymi w art. 4.

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 wyłączne prawo zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub wyłączne prawo. Wyłączenie takie nie dotyczy podmiotów aktualnie świadczących 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, o której mowa 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 wypłacane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, są 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:

▼B

- a) 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;
- b) 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.

*Artykuł 11***Sprawozdania**

Po upływie okresu przejściowego, o którym mowa 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, w razie potrzeby wraz z odpowiednimi wnioskami w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 12***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2009 r.

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



ZALĄCZNIK

Zasady mające zastosowanie do przyznawania 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 muszą być obliczane 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 kieruje się następującym systemem obliczania:

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 na 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,

równa się 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 bierze się pod uwagę wyrażone ilościowo wyniki finansowe dla danych 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 aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,

— wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku 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.

▼B

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 ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.
7. Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój:
 - systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywnej ocenie, oraz
 - usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.